● PIERWSZY ROK LPW (str. 8—9)

● „TEORIA QUANDTÓW" (str. 10)

● W ŚWIECIE NAUKI I TECHNIKI (str. 11)

SKRZYDLATA POLSKA

NR 47 (489) • 20 LISTOPADA 1960 r. • CENA 2 zł

Foto: B. KOSZEWSKI

I cóż dalej z historią lotnictwa polskiego?

PRZESZŁO pół roku temu tygodnik Wojsk Lotniczych i OPL OK „Wiraże" rozpoczął na swych łamach druk cyklu artykułów dyskusyjnych pod ogólnym tytułem „O prawo obywatelstwa dla historii lotnictwa polskiego". Dyskusja ta, w której zabrali przeważnie głos działacze, publicyści i dziennikarze z lotnictwa wojskowego, względnie współpracujący z wojskiem, była interesująca i na pewno pożyteczna, choć jej autorzy nie wyrażali w swych wystąpieniach myśli nowych, a przypominali jedynie stare i znane już od 15-tu lat prawdy, że z historią lotnictwa polskiego jest u nas bardzo, bardzo źle.

Redaktor naczelny „Wiraży" mjr mgr Stanisław Reperowicz podsumowując dyskusje w jednym z sierpniowych numerów gazety lotniczej pisał co następuje:

„...Czyż nie jest nonsensem, po 16 latach istnienia władzy ludowej w kraju, krzyczeć o zwrócenie uwagi na nabolały problem tradycji naszego lotnictwa?

Twierdzę, iż jest to, niestety, smutna konieczność. W chwili obecnej nie mamy żadnego — opartego na naukowych podstawach — solidnego opracowania obejmującego całokształt historii naszego lotnictwa, a zwłaszcza ludowego lotnictwa. Źródła historyczne są rozproszone i niszczeją. Przeciętny obywatel — oprócz kilku nazwisk — nie potrafi dosłownie na dany temat nic powiedzieć. Sytuacja naprawdę opłakana.

A przecież istnieje cały szereg poważnych instytucji lotniczych, które mogłyby sytuację uzdrowić, jak np.: Dowództwo Wojsk Lotniczych i OPL OK, Ministerstwo Komunikacji, Aeroklub PRL, itp. Na nie zresztą spada w poważnym stopniu odpowiedzialność za obecny stan i za to, że nie uczyniły w praktyce prawie nic konkretnego, aby zapobiec niszczeniu i zapomnieniu naszej pięknej przeszłości lotniczej.

Właśnie dlatego istnieje społeczna potrzeba nie tylko krzyczeć, lecz nawet awanturować się o to „prawo obywatelstwa..." Może presja opinii publicznej skłoni ludzi odpowiedzialnych za ten odcinek pracy do jakiejś bardziej zdecydowanej, owocnej działalności".

Od tej pory minęło prawie trzy miesiące i na próżno przez ten czas szukałem jakiegoś odgłosu ze strony kompetentnych czynników. A sprawa nie jest przecież zamknięta, przeciwnie, nadal otwarta, nabrzmiała, wymagająca dalszej dyskusji i wołania, aż do konkretnych decyzji o charakterze ogólnopolskim władz naszego lotnictwa.

Spróbujmy więc pokrótce naszkicować czym dysponujemy z punktu widzenia zabezpieczenia potrzeb historii lotnictwa polskiego:

Muzealnictwo: Parę cennych eksponatów historycznych maszyn w filii Muzeum Techniki NOT we Wrocławiu (niestety, nie w pełni zabezpieczonych i konserwowanych; jeszcze parę lat i wszystko się rozleci). Jest lotnicza ekspozycja, raczej planszowo-modelowa (nawet całkiem udana), w Muzeum Techniki NOT w Warszawie. Kilka samolotów wojskowych z pierwszych lat powojennych stoi na dziedzińcu Muzeum Wojska w Warszawie, które oprócz tego posiada u siebie jeszcze inne pamiątki i drobniejsze eksponaty lotnicze z lotnictwa wojskowego. Wiem, że coś niecoś z lotnictwa ma u siebie także Muzeum Marynarki w Gdyni. Sporo pamiątek i to cennych posiada u siebie Aeroklub PRL, nie mówiąc, że i w skromnym Muzeum Sportu w Warszawie znajduje się też trochę historycznych pamiątek z lotnictwa sportowego. W sumie mamy już dziś, pomimo zaniedbań z lat dawnych, wcale pokaźną ilość pamiątek i eksponatów lotniczych, tylko tyle, że rozproszonych po różnych muzeach i instytucjach. Jest to jednak także w jakimś sensie podstawa do rozwinięcia działalności w kierunku rozwijania systematycznej, planowej akcji budowy wyodrębnionego Muzeum Lotnictwa. Sprawa oczywiście nie jest taka prosta i musi być obliczona na wiele lat, ale przecież coś w tym kierunku trzeba zacząć już robić. Jak na razie, problem ten podnosi od czasu grupka zapaleńców i... nie znajduje nawet odpowiedzi ze strony tzw. czynników.

Dokumentacja: Myślę, że w tej dziedzinie ugór jest zupełny. Może i coś tam gdzieś jest, ale nikt, a przynajmniej niewielu wie gdzie i co należy szukać; nie mówiąc już o tym, że wiele cennych nieraz materiałów i dokumentów pozostaje nadal w rękach prywatnych. Najpilniejsze więc zadanie: natychmiastowe przystąpienie do opracowania katalogu dokumentów lotniczych i bibliografii druków lotniczych.

Piśmiennictwo: W tej dziedzinie jest może trochę lepiej, gdyż w minionym okresie ukazało się nakładem MON kilka pozycji książkowych; wszystkie one mają w sumie raczej charakter przyczynkowy. W dalszym ciągu o tradycjach naszego lotnictwa pisze w Polsce kto chce (tzw. historyków lotnictwa sporo się ostatnio namnożyło), bez oparcia o materiały źródłowe. (No bo gdzież one są?). Zainteresowane instytucje lotnicze (Wojska Lotnicze, Departament Lotnictwa Cywilnego MK i APRL) powinny jak najszybciej zlecić zespołowi autorów opracowanie, na początek chociażby, „Zarysu historii lotnictwa polskiego", który mogą wydać: Wydawnictwo MON lub Wydawnictwa Komunikacyjne.

Komisje lotniczo-historyczne. Były trzy. Pierwsza powstała w 1958 r. z inicjatywy „Skrzydlatej" przy LPŻ, przekształciła się z chwilą reaktywowania Aeroklubu PRL w Klub Seniorów Lotnictwa, który istnieje do dzisiaj i ma charakter raczej towarzyski, a w dziedzinie zabezpieczenia potrzeb historii naszego lotnictwa nie odegrał praktycznie jakiejś większej roli. Druga, powołana przez ZG APRL kilkuosobowa komisja historyczna o charakterze raczej doradczym, nie odegrała absolutnie żadnej roli, gdyż nawet sam Zarząd Główny nie interesował się jej losami. Trzecia, powołana w końcu ubiegłego roku przy Dowództwie Wojsk Lotniczych i OPL OK, działa dość owocnie do dzisiaj (jej członkowie opracowali już 3 obszerne prace źródłowe, które wkrótce wyda Wydawnictwo MON współpracujące z komisją), tylko, że jej rola ogranicza się w zasadzie do dziedziny wojska i jak na razie do opracowywania przez jej członków wycinkowych tematów. Istnieje więc pilna potrzeba powołania jakiegoś międzyresortowego ciała (wszystko jedno jak je nazwiemy), które by centralnie i z punktu widzenia ogólnopolskiego wskazało kierunek tak organizacyjny jak i badawczy działalności i pracom w zakresie historii lotnictwa polskiego. W każdym razie musi to być ciało jak najbardziej reprezentatywne, z którego głosem i decyzjami muszą się liczyć instytucje lotnicze.

Foto: J. Płatek

To byłoby pokrótce na razie chyba wszystko. Są to raczej tezy do dyskusji. W każdym razie wystarczające, aby było nad czym podyskutować, do czego Czytelników, którzy mają na ten temat coś do powiedzenia, gorąco zapraszam. Nie ulega bowiem wątpliwości, że istnieje pilna potrzeba wołania nadal z łamów prasy lotniczej, za naszymi kolegami z lotniczej gazety wojskowej, „O prawo obywatelstwa dla historii lotnictwa polskiego".

I jeszcze jedno. Jak podało pismo Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii „Skrzydła — Wiadomości ze Świata", przystąpiono tam do opracowania i wydania własnym sumptem Księgi Pamiątkowej Lotnictwa Polskiego w języku polskim, która ma być niejako dalszym ciągiem znanej nam sprzed wojny księgi „Ku czci poległych lotników".

A my co?! Czyż nie stać nas na porządne, albumowe i źródłowe opracowanie i wydanie księgi tego rodzaju? Jeżeli nie uczyniliśmy tego w piętnastoleciu, to weźmy się przynajmniej do tego już teraz, aby móc wydać za cztery lata porządnie opracowaną księgę „Dwudziestolecia Lotnictwa Polski Ludowej". Fundusze na pewno się znajdą: wystarczy np. zrezygnować z wątpliwej wartości niektórych wydawnictw. Uwagę tę kieruję przede wszystkim do Aeroklubu PRL, który — jako lotnicza, społeczna organizacja masowa — powinien w tego rodzaju wydawnictwie być jak najbardziej zainteresowany.

Tak więc pytanie rzucone w tytule: „I cóż dalej z historią lotnictwa polskiego?" — czeka na odpowiedź, zarówno ze strony Czytelników jak i zainteresowanych instytucji lotniczych.

IKARUS

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. Do Związku Radzieckiego przybyła grupa 10 amerykańskich specjalistów reprezentujących różne linie lotnicze oraz władze lotnictwa cywilnego USA, w celu nawiązania rozmów w sprawie ewentualnego rozpoczęcia komunikacji powietrznej między ZSRR i USA.

ANGLIA. Rząd angielski postanowił zamówić w zakładach De Havilland nową partię samolotów „Comet 4C" dla lotnictwa wojskowego. W przedłużonym kadłubie „Comet 4C" mieści się kabina 100 osób.

● Zakłady British Aircraft Corp. otrzymały zamówienie na budowę naddźwiękowego bombowca TSR-2. Projektem TSR-2 zainteresowały się również USA. W przypadku przyjęcia go ze strony amerykańskiej, samolot ten będą budowały zakłady Boeing.

● Najnowszy ciężki samolot transportowy angielskiego lotnictwa wojskowego Short SC-5 „Britannic" wyposażony został w automatyczną aparaturę umożliwiającą bezpieczne lądowanie maszyny o ciężarze 100 ton przy każdej pogodzie, nawet we mgle.

SZWECJA. Szwedzkie zakłady „Malmo" — Flygindustrie" zbudowały czteromiejscowy samolot „Fi 10 Vipan", w którym zastosowano w znacznym stopniu sztuczne tworzywa.

WŁOCHY. We włoskim przemyśle lotniczym zatrudnionych jest w br. 12 000 pracowników. Jak wynika ze sprawozdania oficjalnego, produkcja tego przemysłu wzrasta, jednakże zbyt mało uwagi przykłada się budowie nowych urządzeń badawczych i naukowych. Notuje się wzrost udziału kapitału zagranicznego.

● Również Włochy zdecydowały się na wyposażenie swego lotnictwa myśliwskiego w amerykańskie samoloty F-104 „Starfighter". Rząd włoski wyasygnował sumę 50 miliardów lirów na uruchomienie licencyjnej produkcji tego typu maszyn.

SAS. Ponad 60 000 pasażerów przewiozły w ciągu pół roku eksploatacji na liniach SAS samoloty odrzutowe DC-8C. Samoloty te rozpoczęły służbę w barwach SAS w dniu 1 maja br. na trasie Kopenhaga — Nowy Jork (czas przelotu 7 godz. 40 min.).

● Jako pierwsze towarzystwo komunikacji lotniczej na świecie SAS wprowadziły elektroniczny system rezerwacji biletów lotniczych, przy użyciu „elektronicznych mózgów".

USA. Satelita meteorologiczny „Tiros-1" wystąpił w roli wykrywacza gór lodowych. Szukając chmur na zdjęciach przesyłanych przez „Tirosa-1", uczeni amerykańscy odkryli nieoczekiwanie jakieś szare plamy, zbyt ciemne, aby mogły być obłokami. Doszli do wniosku, że są to góry lodowe, pływające po Zatoce św. Wawrzyńca przy Atlantyku. W przyszłości po zastosowaniu czułych kamer telewizyjnych identyfikowanie gór lodowych przyjdzie bez większych trudności. Sputniki wykonają tę pracę dokładniej niż samoloty.

● Jak wykazały obliczenia, promienie słoneczne spychają z kursu satelitę „Echo-1", plastikowy balon o średnicy 30 m. W kwietniu br., gdy „Echo" wszedł na prawie kołową orbitę okołoziemską, krążył na wysokości 1 600 km. W dniu 11 września obniżył się już do 1 490 km. Uczeni sądzą, że „Echo" wejdzie w gęste warstwy atmosfery i spłonie za jakieś 12 miesięcy. Gdyby nie ciśnienie słoneczne, krążyłby przez 20 lat.

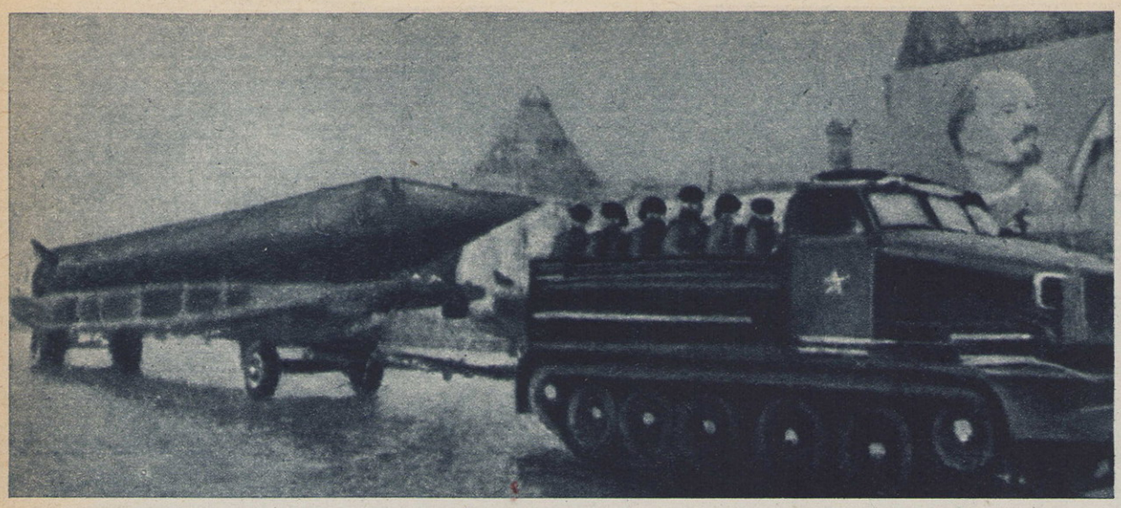
KUBA. W dniu 7 bm. uruchomione zostało bezpośrednie połączenie lotnicze między stolicą Kuby — Hawaną i Pragą czeską. Trasa linii biegnie przez wyspy Azorskie i Londyn.

HOLANDIA. W najbliższym czasie na uzbrojenie holenderskiej marynarki wojennej wejdzie ponad 40 amerykańskich śmigłowców S-58 i samolotów „Tracker" przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych.

GHANA. Rząd Ghany zakupił dla swego lotnictwa wojskowego 14 kanadyjskich samolotów DHC „Beaver", jak również w Indiach partię samolotów szkolnych.

CYPR. W południowej części Cypru, w rejonie baz angielskich, odbyły się trzydniowe manewry, w których udział wzięły eskadry lotnictwa angielskiego z Bliskiego Wschodu, myśliwce i bombowce stacjonujące w Niemczech zachodnich oraz siły powietrzne z terenów Arabii.

JAPONIA. Ministerstwo obrony narodowej Japonii planuje rozpocząć w r. 1965 masową produkcję zdalnie kierowanych pocisków klasy „ziemia — powietrze" i wyposażyć w nie jednostki rakietowe, które będą sformowane do tego czasu.



Radzieckie rakiety międzykontynentalne defilują na Placu Czerwonym

W 43 ROCZNICĘ WIELKIEGO PAŹDZIERNIKA

Wspaniała defilada wojskowa w Moskwie

TEGOROCZNE obchody 43 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej miały niezwykle uroczysty charakter w różnych krajach naszego globu. Szczególnie świątecznie obchodzili swe wielkie święto mieszkańcy Związku Radzieckiego. Po Akademii Centralnej w Moskwie, w której oprócz przywódców ZSRR brały udział delegacje narodowe krajów obozu socjalistycznego w tym również PRL z Władysławem Gomułką na czele, następnego dnia 7 listopada br. odbyła się imponująca defilada wojskowa.

Punktualnie o godzinie 10 na trybunie na Placu Czerwonym zajęli miejsca członkowie Prezydium KC KPZR i rządu radzieckiego. Wśród zagranicznych delegacji znajdowała się tam również delegacja PRL. Następnie rozpoczynają się uroczystości oficjalne. Minister Obrony ZSRR — R. Malinowski przyjmuje raport od prowadzącego defiladę — dowódcy moskiewskiego okręgu wojskowego — gen. armii Kryłowa i dokonuje przeglądu pocztów sztandarowych.

W swym przemówieniu Minister Obrony ZSRR Marszałek R. Malinowski stwierdził m. in.

„Obecnie armia radziecka i marynarka radziecka pod względem wyposażenia technicznego i uzbrojenia znajdują się na poziomie najbardziej nowoczesnych zdobyczy nauki i techniki oraz rozporządzają wszystkim, co jest niezbędne dla zapewnienia nietykalności państwa radzieckiego. Nie zamierzaliśmy i nie zamierzamy napadać na nikogo, jeśli jednak prowodyrzy imperializmu stracą głowę do reszty i przeszkodzą ludziom radzieckim w ich pokojowej pracy, zadany im zostanie w odpowiedzi taki druzgocący cios, jakiego nie doznał jeszcze żaden agresor".

Rozlegają się salwy artyleryjskie, a następnie rozpoczyna się imponująca defilada wojskowa; tradycyjnym zwyczajem otworzyli ją młodociani dobosze. Gdy ucichły ostatnie kroki wojsk pieszych, na Placu Czerwonym pojawiają się wojska zmotoryzowane — szybkie samochody pancerne wyposażone w nowoczesną broń automatyczną, lekkie czołgi zwiadowcze, tankietki. Pojawiają się wreszcie oddziały zmotoryzowane wojsk desantowych — samochody terenowe ze spadochroniarzami, lekkie tankietki z bronią maszynową, lekkie czołgi z działami małego kalibru. Wszystkie oznaczone białymi spadochronami. Tę broń przerzuca się na tyły przeciwnika samolotami.

Wreszcie na Placu Czerwonym pojawia się królowa broni współczesnej — rakiety. A więc rakiety, które wywodzą się ze sławnych „Katiusz", dalej samobieżne wyrzutnie rakietowych pocisków przeciwlotniczych. Przy pomocy takich właśnie rakiet zestrzelono 1 maja br. samolot amerykański U-2.

Prawdziwą rewelację stanowią olbrzymie rakiety międzykontynentalne, prowadzone przez potężne ciągniki. Długość takiej rakiety wynosi co najmniej 25 m. Największe z nich posiadają własne, ruchome wyrzutnie. **Takich rakiet nie oglądano dotychczas na Placu Czerwonym.**

Uroczystości moskiewskie zamknął olbrzymi pochód ludności stolicy ZSRR.

Radzieccy polarnicy pozdrawiają J. Nagórskiego

PIERWSZY na świecie pilot arktyczny Jan Nagórski otrzymał pozdrowienia drogą radiową 4 listopada br. z okazji 43 rocznicy Rewolucji Październikowej od grupy polarników radzieckich przebywających w stacji naukowo - badawczej nazwanej jego imieniem „Nagorskaja".

Wyrażają oni również wdzięczność J. Nagórskiemu za jego poszukiwania rosyjskich ekspedycji polarnych Brusiłowa i Rusanowa.

(r)

KOMUNIKAT Nr 5 (23) CZSpad

SEKCJA spadochronowa Aeroklubu Kujawskiego zapisała na swe konto jeszcze jeden wyczyn w ramach Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Jest nim rezultat osiągnięty dnia 12 października br. przez Witolda Wiechę w skokach z wysokości 1 000 m (dzień) z opóźnionym otwarciem spadochronu. Pierwszy skok: 52 m i drugi skok 33,2 m, razem 214,8 pkt.

Jednocześnie przypominamy, że zgodnie z regulaminem do zakończenia zawodów pozostało jeszcze 10 dni.

Przy okazji prostujemy omyłkę jaka wkradła się do numeracji ostatniego komunikatu. Numer komunikatu w numerze 45 na str. 3 winien być 4(22), a nie jak podano 42(22) CZSPAD.

Czekamy na dalsze zgłoszenia. (m)

JEŚLI CHCESZ

— zapewnić sobie regularne otrzymywanie „Skrzydlatej",

— wiedzieć co nowego słychać w lotnictwie polskim i światowym,

— poznać historę naszego lotnictwa,

— przeczytać ciekawe opowiadanie lotnicze, lub dowiedzieć się o lotniczych kulisach II wojny światowej,

— mieć właściwe pojęcie o współczesnych konstrukcjach lotniczych świata

ZAPRENUMERUJ JUŻ TERAZ NASZE PISMO NA ROK 1961!

Pamiętaj! W prenumeracie „Skrzydlata" nie kosztuje wcale drożej, a zyskujesz dużo!

Zapewniasz sobie osiągnięcie każdego numeru ● Regularność w otrzymywaniu ● Wygodę.

Prenumeratę na rok 1961 przyjmują już obecnie wszystkie urzędy pocztowe i listonosze w całym kraju. Za rok zapłacisz 96 zł, za pół roku 48 zł, za kwartał — 24 zł, a za miesiąc tylko 8 zł.

Jeżeli zaś chciałbyś zamówić prenumeratę dla krewnego lub znajomego za granicą, zwróć się do Przedsiębiorstwa Kolportażu Zagranicznego „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46. Zapłacisz wprawdzie 40% drożej od prenumeraty krajowej, ale pomyśl ile sprawisz mu tym radości.

A więc nie zwlekaj! Zamówienie prenumeraty na I kwartał przyszłego roku można składać tylko do 15 grudnia br.

JUŻ 140 TYSIĘCY PASAŻERÓW PRZEWIOZŁY PLL „LOT"

POLSKIE Linie Lotnicze „LOT" przewiozły w ciągu pierwszych 9 miesięcy roku bieżącego 139 869 pasażerów. Z tego 87 909 przypada na połączenia krajowe, a 51 960 — na linie zagraniczne. W tym samym czasie przewieziono 26,9 ton bagażu, towarów i poczty, z czego 787 ton wewnątrz kraju, a 1 872 ton na szlakach łączących Polskę ze światem.

Dla porównania: w ciągu całego roku ubiegłego przewieziono na liniach zagranicznych 54 870 osób, a w roku 1958 — niespełna 42 tys. pasażerów. PLL „LOT" przewiozły w bież. roku wiele tysięcy polskich wczasowiczów nad morze Czarne, nad jezioro Balaton, do Moskwy i Pragi. Ok. 50 grup turystów udało się polskimi samolotami do Francji, Włoch, Szwajcarii, Holandii, Belgii, Danii i Grecji. Współpracując z innymi towarzystwami lotniczymi, „LOT" przewiózł polskich turystów do dalekich Chin, Indii i Korei.

R. S.

Personel latający i techniczny PLL „Lot" gotów do przyjęcia samolotów Il–18

W ZWIĄZKU z zakupem samolotów Il-18 dla PLL „LOT" grupa pracowników technicznych PLL „LOT" i Inspektoratu KCSP przeszła przeszkolenie teoretyczne i praktyczne w ZSRR. Szkolenie teoretyczne dla specjalistów płatowcowo-silnikowych odbywało się od 25.VIII. do 14.X. br. w szkole lotniczej „Aeroflotu" w Ulianowsku. Szkolenie teoretyczne dla specjalistów z osprzętu pokładowego zorganizowane było w szkole osprzętu „Aeroflotu" w Krzywym Rogu od 5.IX. do 14.X. br. Praktykę techniczno-eksploatacyjną na samoloty Il-18 grupa przechodziła w dniach od 17.X. do 31.X. br. na lotnisku Wnukowo w Moskwie. Po zakończeniu szkolenia i zdaniu egzaminów pracownicy techniczni PLL „LOT" i inspektoratu KCSP powrócili w pierwszych dniach listopada do Polski.

Jednocześnie z grupą specjalistów płatowcowo-silnikowych przeszkoleni zostali w zakresie teorii samolotu Il-18 w Ulianowsku wybrani z personelu latającego piloci, mechanicy pokładowi, radiotelegrafiści i nawigator.

Przeszkolenie zaś praktyczne załóg na samoloty Il-18 odbędzie się prawdopodobnie w końcu roku w ośrodku szkolenia w Alma-Ata.

TB

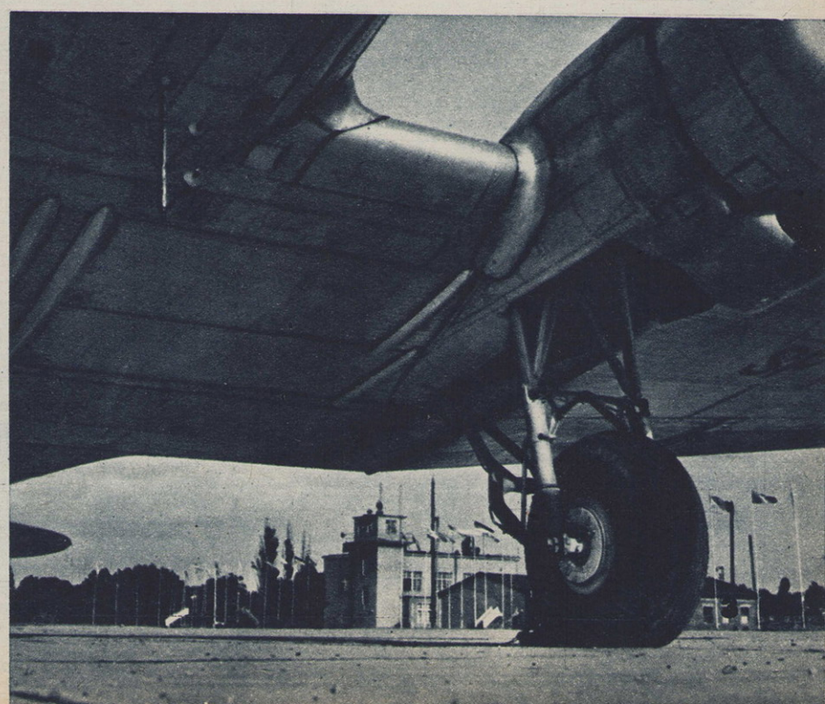
O KONKURSIE STEWARDESS

NA organizowany przez PLL „LOT" i redakcję „Dookoła świata" konkurs stewardess wpłynęło 157 zgłoszeń. Wyłoniono już jury, w skład którego wejdą przedstawiciele PLL „LOT" i redakcji „Dookoła świata". Po przejrzeniu ankiet 51 kandydatek dopuszczono do dalszej eliminacji i egzaminu ze znajomości języków obcych, które odbyły się 15 listopada.

R. S.

Na LOT-owskim lotnisku

Foto: J. Płatek



Z lewej: „Lotnik... w twarz się życiu głośno śmieje" — śpiewają uczestnicy LPW w Ligocie.

ABY KOŁA LOTNICZE DOBRZE PRACOWAŁY

WIKTOR WIONCZEK, mjr
Szef Propagandy Aeroklubu PRL

Młodzież... Słowo to przewija się przez nasze usta przy tysiącach różnych okazji. Nie sposób pominąć go, zwłaszcza gdy mowa o perspektywach, rozwoju, przyszłości. Wszyscy, wszędzie i zawsze stawiają na młodzież. Stawiają i liczą na nią. Piękne to, szlachetne i niesłychanie logiczne, taka to już bowiem kolej rzeczy na tym świecie: przyszłość należy do tego co się rodzi, rozwija i rozkwita. Nic więc przeto dziwnego, iż problem młodzieży, problem przygotowania jej pod względem moralnym i fachowym do wykonywania poważnych zadań w przyszłości, jest i musi być również w centrum uwagi wszystkich działaczy lotnictwa sportowego i nie tylko sportowego.

Bo lotnictwo... Zresztą rzeczy oczywistych tłumaczyć chyba nikomu nie trzeba. Wystarczy zapewne tylko wspomnieć, iż lotnik dnia dzisiejszego, a zwłaszcza lotnik najbliższej przyszłości — niezależnie od tego, czy zasiądzie za sterem samolotu naddźwiękowego czy pasażerskiego, czy też będzie stawiać pierwsze kroki na szlakach międzyplanetarnych — musi być człowiekiem o niezwykle wysokiej kulturze technicznej, nie mówiąc już o wielu innych walorach fizycznych i moralnych warunkujących wykonywanie pasjonującego i ciężkiego zawodu. Tak więc hasło: „Frontem do młodzieży" w lotnictwie ma szczególnie aktualną i wielką wymowę. Hasłu temu trzeba tylko nadać rumieńców życia, trzeba wyeliminować zeń wszystko co czyniło je czczym i formalnym zawołaniem. A że tak czasem bywało w praktyce, nikogo chyba przekonywać nie trzeba.

OD wielu już lat czynione są próby dotarcia z popularyzacją wiedzy i techniki lotniczej do jak najszerszych rzesz młodzieży. Sporo nawet już zrobiono na tym odcinku. Zwłaszcza za pośrednictwem modelarstwa lotniczego: obecnie w ponad 500 modelarniach lotniczych Aeroklubu PRL przeszkala się rokrocznie kilka tysięcy młodzieży w wieku 13—15 lat. Poważną formą zbliżania młodzieży do lotnictwa, formą gwarantującą mu szerokie zaplecze, a tym samym lepsze warunki rozwoju, są **dobrze pracujące koła lotnicze.**

Podkreślenie „dobrze pracujące", nie jest absolutnie dziełem przypadku. Niestety — wiele z kół założonych częstokroć nakładem poważnych wysiłków i pracy oraz nakładem — jeśli tak rzec można — olbrzymiego entuzjazmu młodzieży, „nie kręci" się jak należy. Koła te wegetują częstokroć na samej krawędzi kompletnej bezczynności. Nie jest to zjawisko mobilizujące, tym bardziej, iż wydaje się, że istnieją również olbrzymie i nie wykorzystane możliwości rozwoju kół lotniczych pod względem ilościowym.

Powiadam możliwości. Ale to zbyt skromnie i zbyt nieśmiało. Istnieje pilna, paląca wprost potrzeba rozwoju sieci kół lotniczych i zorganizowania w nich żywej, codziennej pracy. Warto przy tym — jakkolwiek należy przypuszczać, iż dla każdego działacza naszej organizacji jest to rzeczą oczywistą — podkreślić, iż potrzebę tę dyktują nam nie tylko doraźnie, wyszkoleniowe cele naszej organizacji, lecz że przyświeca jej idea o bardzo szerokim, społecznym znaczeniu.

Nie ulega bowiem wątpliwości, iż to co w działalności naszej organizacji wydawać by się mogło komuś celem samych w sobie, stanowi w skali ogólnonarodowej jeden ze środków służących do osiągnięcia wyższych celów, posiadających o wiele szersze znaczenie z punktu widzenia społecznego. Chodzi mianowicie o to, co na IV Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej określone zostało mianem postępu technicznego i o wiążący się ściśle z tą kwestią problem politechnizacji naszej młodzieży. Chodzi o krzewienie kultury technicznej, o kierowanie zainteresowań młodego pokolenia w nurt jak najbardziej korzystny i pożyteczny społecznie. W realizacji tych wielkich i odpowiedzialnych zadań jak największą rolę winna również odegrać nasza organizacja, jako jedyny organizator sportu lotniczego w Polsce.

CZY RZECZYWIŚCIE PODSTAWA

Po tych — być może przydługich nieco, lecz moim zdaniem niezbędnych rozważaniach natury ogólnej i raczej teoretycznej — przejdźmy do rzeczy bardziej konkretnych. Zacznijmy przy tym od pytania: Czy koła lotnicze zrzeszające w tej chwili — bo tak wynika ze sprawozdań nadsyłanych przez aeroklubu regionalne — ponad 60 000 członków stanowią rzeczywiście mocną, trwałą i ściśle związaną z wyższymi partiami, podstawą „piramidy lotniczej"[1]). Próbę odpowiedzi na to pytanie trzeba chyba poprzedzić drugim pytaniem, a mianowicie: czy chłopca, który dajmy na to zgłosił się do aeroklubu na przeszkolenie szybowcowe II klasy, pyta ktoś o to czy jest członkiem koła lotniczego, względnie czy posiada — a to już przecież rzecz bardzo konkretna — przeszkolenie modelarskie? Nie generalizuję, ale śmiem przypuszczać, iż o to właśnie nikt albo prawie nikt nie pyta.

Dlaczego? Ba, właśnie: Dlaczego? Darujmy już sobie tych członków kół lotniczych, których zwykliśmy określać mianem „członków biernych". Dlaczego jednak nie pytamy modelarzy? Bo pracy w kole lotniczym i szkolenia modelarskiego nie traktowaliśmy jako „przedszkola" lotnictwa, przedszkola dającego prawo pierwszeństwa ubiegającym się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe.

A rezultat? Rezultat taki, iż mieliśmy rokrocznie tysiące wyszkolonych modelarzy, tysiące członków kół lotniczych, a na szkolenie szybowcowe braliśmy częstokroć element zupełnie „surowy", który nigdy jeszcze nie zetknął się bliżej ze sprawami lotnictwa. W ten sposób koła lotnicze, nawet te które dawały swoim członkom konkretne przygotowanie w postaci przeszkolenia modelarskiego, nie spełniały należycie roli podstawy w „piramidzie lotniczej" i na rozwój wyższych partii tejże piramidy istotnego wpływu nie miały.

BRAK ISTOTNEGO OGNIWA

W świetle powyższego śmiało więc chyba można zaryzykować tezę, iż w całym systemie przygotowania do lotnictwa i szkolenia lotniczego młodzieży zabrakło bardzo istotnego ogniwa. Brak ten wyłonił się właśnie na granicy między młodzieżą nie mogącą ze względu na wiek uczęszczać na szkolenie szybowcowe, a tą która — po ukończeniu 16 roku życia — mogła ubiegać się o prawo zajęcia miejsc w kabinach szybowców. Istnieje więc potrzeba uzupełnienia tej luki i możliwie konkretnego określenia na czym w przyszłości ogniwo to ma polegać. Nie uczynienie zadość tej potrzebie odbijać się będzie bowiem na inte-

Uczestnicy gliwickiej narady dyrektorów liceów i technikum, kierowników szkół oraz nauczycieli wf. na lotnisku aeroklubu

Śląscy pedagodzy dyskutują o sprawach organizacji lotniczych na terenach szkół.

resach naszej organizacji ujemnie z dwóch powodów:

Po pierwsze — istnieć będzie wciąż niebezpieczeństwo przyjmowania na praktyczne szkolenie szybowcowe elementu zupełnie w sprawach lotnictwa nie zaawansowanego, przyjmowania ludzi „surowych".

Po drugie — młodzież nie będzie się do kół lotniczych garnąć z takim entuzjazmem jak można się będzie spodziewać tego wtedy, gdy przekona się ona, iż przynależność do koła lotniczego i praca w tym kole to już konkretny krok na drodze do ewentualnej służby w lotnictwie w przyszłości.

Powiedziałem: „praca w kole", zaś kilka wierszy wyżej pytałem, dlaczego przyjmowanych na szkolenie szybowcowe nie pytamy czy są członkami koła lotniczego. Nie pytamy, bo — jak do tej pory — to co się robiło w kołach lotniczych nie bardzo upoważniało do stawiania takich pytań. W pracy kół — nie licząc szkolenia modelarskiego — konkretności było stosunkowo mało. I stąd niektóre z kół jakoś nie chciały się „kręcić".

Cóż więc wypadałoby w najbliższym czasie zrobić? Wniosków i propozycji jest wiele. Nie sposób wymienić ich wszystkich w jednym artykule. W sumie zmierzają one jednak do jednego, a mianowicie do maksymalnego nasycenia kół szkoleniem modelarskim oraz szkoleniem teoretycznym dającym członkom koła możliwie jak najwięcej rzetelnej wiedzy lotniczej, wiedzy która może się stać podstawą do prawa pierwszeństwa w przyjmowaniu na szkolenie szybowcowe i samolotowe w aeroklubach. Obok tego należy również więcej uwagi zwrócić na zastosowanie w kołach bardziej atrakcyjnych i skutecznych form pracy wychowawczej i kulturalno-oświatowej, form sprzyjających podnoszeniu kultury technicznej i kształtowaniu właściwego oblicza moralno-ideowego młodzieży.

PS. Ramy niniejszego artykułu nie pozwoliły mi na omówienie wielu innych związanych z pracą kół problemów. Postaram się to uczynić na łamach „Skrzydlatej" w następnej kolejności. Z przyjemnością — a jestem przekonany, że „Skrzydlata Polska" też — przyjąłbym głosy Czytelników w poruszanych przeze mnie kwestiach.

---

1) „Piramida lotnicza" — termin, który przyjął się ostatnio w lotnictwie sportowym jako nazwa przedstawionego graficznie systemu szkolenia lotniczego od najniższych i co za tym idzie najpowszechniej stosowanych form i metod — do najwyższych, tj. do wyczynu sportowego i służby w lotnictwie odrzutowym.

Szef Propagandy ZG APRL mjr. Wiktor Wionczek omawia projekt „piramidy" lotniczej. Foto: B. KOSZEWSKI (4)

SZKOŁA 1000-LECIA im. Lotnictwa Polskiego

TAKIEGO nalotu pilotów na małą wieś podkarpacką, jak Faliszówka, w historii naszego lotnictwa nie było. Ale zacznę od początku.

Ta właśnie wioska, licząca około 160 małorolnych gospodarstw, otrzymawszy pomoc państwa w zagospodarowaniu ziemi nad podziw szybko podźwignęła się wzwyż, zlikwidowała analfabetyzm, a obecnie stawia sobie za cel wybudowania u siebie siedmioklasowej szkoły Tysiąclecia.

Klub Seniorów Lotnictwa otrzymawszy zaproszenie na objęcie patronatu nad szkołą 1000-lecia w Faliszówce — powierzył mi zorganizowanie delegacji do tejże miejscowości. APRL chętnie przydzieliła do mojej dyspozycji samolot An-2 na ten cel. Zawiadomiłam gospodarzy lotniska Krosno o terminie przylotu delegacji KSL wraz z prasą stołeczną i obarczyłem ich troską o nasze pomieszczenie w hotelu.

Po niespełna półtorej godziny lotu nasz podniebny „pan życia i śmierci" pilot Kubiak z łasonem ląduje na równiutkim lotnisku u stóp Bieszczad — w Krośnie.

Komendant CWL major inżynier Chojcan w porozumieniu z Władysławem Janicą i Józefem Kusibą lokuje nas w gościnnych pokojach lotniska i zapoznaje z programem uroczystości przejęcia patronatu nad budującą się szkołą we wsi Faliszówka.

W pokojach nie marudzimy długo i po złożeniu niepotrzebnych rzeczy wyjeżdżamy tonowym samochodem, prowadzonym przez W. Janicę do Faliszówki, oddalonej od Krosna 15 km. Droga — pożal się Boże, wyboista o szeroko rozlanych kałużach, aż dziw, jak sobie z nią daje radę nasz kierowca. Tuż przed zmrokiem zatrzymuje się obok niewykończonego, ale już pod dachem gmachu, który swoją architekturą i rozkładem pomieszczeń śmiało może konkurować z osławionymi budowlami stolicy.

Witają nas dźwięki wioskowej kapeli, wygrywającej z animuszem siarczystego marsza. Przedstawiciele władz terenowych ze zrozumiałą dumą pokazują nam swoje dzieło i informują o włożonych w nie kosztach, świadczących o ofiarności miejscowej ludności.

Stajemy oczarowani uroczystym wyglądem oświetlonej elektrycznością sali, wypełnionej po brzegi dorodną młodzieżą Faliszówki w strojach ludowych. Powitani przez grono nauczycielskie, zajmujemy miejsca za stołem prezydialnym. Następuje uroczysty moment przekazania patronatu nad szkołą przybyłym lotnikom. Przemówienia ze strony przedstawicieli Faliszówki nacechowane są wdzięcznością i dumą, że lotnictwo polskie wyszło naprzeciw wsi. Masy wręczonych nam kwiatów są tego dowodem.

Dowiadujemy się o poważnym wkładzie na budowę szkoły Tysiąclecia w Faliszówce również ze strony lotniczych jednostek krośnieńskich: Lotniczych Zakładów Naprawczych i Aeroklubu Karpackiego, ze wzruszającą wdzięcznością podkreślanym przez Komitet Budowy Szkoły. Nazwiska majora Chojcana, W. Janicy i instruktora Kusiby są przez mieszkańców Faliszówki wymawiane z szacunkiem bowiem pierwszy raz w historii polskiej wsi lotnictwo sportowe nawiązało z nią braterską więź, uwieńczoną w realnych posunięciach w budowie szkoły pod jego patronatem.

W imieniu Klubu Seniorów Lotnictwa zabrał głos kol. Kurowski. W porównaniu z płomiennym przemówieniem kol. Kurowskiego moje wypadło blado, nie umniejszyło jednak wytworzonej ciepłej atmosfery, zwłaszcza, gdy kol. Mańkowski w zastępstwie nieobecnego modelarza Sadłowskiego wręczył dziatwie szkolnej w podarku ślicznie wykonane jego modele, a po nim kol. Szyszkowski efektowne chorągiewki z emblematami LOT i precyzyjne modele linii zagranicznych lotniczych — KLM, Sabeny, Swissair-u i Air France.

Nie tylko oczy dziatwy, wygłaszającej powitania i zasypującej nas kwiatami błyszczały promienną radością z naszego przyjazdu i wyrażonej zgody na objęcie patronatu nad szkołą — ale i przedstawicieli władz terenowych, czemu dali wyraz po oficjalnej części na przyjęciu w ściślejszym gronie. Nastąpiła wymiana myśli reprezentowanych w sprawie budowy szkoły tak ze strony delegatów z KSL jak i przedstawicieli tamtejszych władz partyjnych i lotnictwa i powiększenie listy aktywistów sprawy rozwoju polskiego lotnictwa sportowego. Ustalono w zarysach dalsze potrzeby, jakie należy spełnić, by tak daleko posunięty w budowie budynek szkolny jak i powiązanie tego gmachu z lotnictwem zostało uwieńczone pomyślnym końcowym wysiłkiem. Bowiem zrozumiałe jest, że tak APRL jak i KSL nie mogą się zadowolić jedynie przyjęciem patronatu nad szkołą w Faliszówce — pomnika 1000-lecia.

Do całkowitego wykończenia gmachu potrzeba jeszcze sporo grosza, który można by zebrać drogą zainteresowania wszystkich Aeroklubów „lotniczą" szkołą, do której wnieśliby swój udział, jako kapitał społeczny. Pomoc ta od jednostek lotniczych na wykończenie szkoły w Faliszówce podniosłaby znaczenie symbolu zbratania lotników z mieszkańcami wsi, co w konsekwencji rozbudzi w jej młodzieży zainteresowanie lotnictwem.

W drodze powrotnej delegacja KSL snuła plany na temat uzyskania potrzebnych funduszy dla wykończenia szkoły i doszła do wniosku, że poza zainteresowaniem aeroklubów szkołą w Faliszówce — należy zwrócić się do Komitetu Budowy Pomnika Lotnika, który z uzyskanych składek społecznych trzyma w zamrożeniu na swoim koncie przeszło dwa miliony złotych, a o budowie pomnika ani słychu. Wydaje mi się, że trwalszym od granitu byłby pomnik lotnika, zaklęty w szkołę Tysiąclecia w Faliszówce. Magnesem przyciągającym te fundusze mogłaby stać się Faliszówka, która buduje najpiękniejszy pomnik lotnikom - szkołę imienia Lotnictwa Polskiego.

MARIA WARDASÓWNA

Budująca się szkoła w Faliszówce. Foto: T. Słuszkiewicz

Notatki z wystawy modelarskiej w Muzeum Techniki

PRZEPISUJĘ na początek kilka informacji ogólnych, zaczerpniętych z biuletynu LPŻ podanego na konferencji prasowej w dniu 12 października. **Czas trwania wystawy:** 12.X.—26.XI. 1960 r. **Organizatorzy:** ZG Ligi Przyjaciół Żołnierza, Muzeum Techniki NOT i Redakcja „Modelarz". **Cel wystawy:** Podsumowanie osiągnięć na odcinku modelarstwa LPŻ, pobudzenie wykonawców do dalszych wysiłków w tym kierunku, popieranie rozwoju myśli konstruktorskiej, popularyzowanie modelarstwa wśród społeczeństwa oraz wzajemna wymiana doświadczeń wśród modelarzy. **Tematyka wystawy:** Przedstawiane są prace z modelarstwa lotniczego, kołowego i okrętowego. Podział eksponatów wg wykonawców: juniorów — do lat 18 i seniorów — powyżej 18 lat. Średni wiek wykonawców poszczególnych modeli 14—18 lat. Wystawa ta jest Centralną. Poprzedziły ją wystawy organizowane w ciągu września br. **Miejsce wystawy:** Jedna z parterowych sal Muzeum NOT o powierzchni 450 m². **Udział modelarzy:** Łącznie w wystawach wojewódzkich brało udział około 2 400 modelarzy z 3 200 modelami. **Liczba modelarzy w LPŻ:** W ewidencji LPŻ zarejestrowanych jest 184 modelarni, w których szkoli się 7 200 modelarzy lotniczych, kołowych i okrętowych. W następnych latach przewiduje się osiągnięcie liczby 50 tysięcy modelarzy szkolonych rocznie.

*

Wystawa zorganizowana została z dużą pieczołowitością, o czym świadczy między innymi doskonała oprawa graficzna sali. Mimo iż wystawę otwierają: piękny żaglowiec i radiomodel szybowca, to po wejściu na salę uderza od razu przeważająca liczba modeli statków i okrętów (w dość dużej podziałce).

*

Wiliam Smirnow, dziennikarz radziecki z dwutygodnika „Sowietskij Patriot", tak ocenił wystawę: „Sądzę, że modelarze polscy osiągnęli wysoki poziom. Najbardziej zaimponowało mi modelarstwo okrętowe, ślizgacze i okręty podwodne. Trzeba zaznaczyć, że modele okrętów wykonane zostały z mistrzowską dokładnością. Słabiej natomiast przedstawia się według mnie modelarstwo lotnicze, zarówno jeśli chodzi o popularność, jak i o wykonawstwo. U nas w Związku Radzieckim proporcje te wyglądają wręcz odwrotnie — największą popularnością cieszy się modelarstwo rakietowo-kosmiczne. Polskim Kolegom życzę dalszych sukcesów we wszystkich dziedzinach modelarstwa." *)

*

Gość nasz sądząc po wystawie, która nosi miano Centralnej i została zorganizowana na najwyższym szczeblu, bo w poważnej instytucji naukowej — doszedł do wniosku, że małe lotnictwo jest w Polsce tylko nikłym fragmentem prac modelarskich. O tym, że tak nie jest wie każdy, kto posiada rozeznanie w sytuacji i kto patrzy na ekspozycję warszawską wyłącznie jako na dorobek LPŻ. Ale trudno mówić o wystawie, że jest ona przeglądem osiągnięć modelarskich w ogóle dla całej Polski.

Wiadomo powszechnie, że u nas najpopularniejsze jest właśnie modelarstwo lotnicze i że przegląd jego bieżącego dorobku wypełniłby sale Muzeum NOT.

Jeśli chodzi o modele lotnicze eksponowane na wystawie, to właściwie poza radioszybowcem Stanisława Karcza z Bielska (zawodnika, biorącego co roku udział w imprezach Aeroklubowych) i kilkoma nowymi modelami redukcyjnymi Władysława Cichego ze Szczecina (również znanego z imprez APRL) nie odnotowano nic nowego. Oglądaliśmy zatem kolekcje modeli redukcyjnych znanych z zeszłorocznego zimowego konkursu przeprowadzonego przez APRL (np. modele Matiaka) oraz modele latające (konstr. J. Jastrzębskiego) budowane jeszcze wg starego, sprzed kilku ładnych lat regulaminu. Wśród modeli redukcyjnych dużo sklejanek plastykowych i kartonowych, których „trudność" sklejenia chyba nie predestynowała na wystawę. Tu przecież nie pokazano myśli konstruktorskiej, a tylko szablonowe wykonawstwo, które prawie zawsze jakoś wychodzi, nawet 7-letniemu modelarzowi. Ładne duże fotografie z działalności modelarzy lotniczych w ZHP bądź Pałacu Młodzieży w Katowicach imponują, ale nie są w stanie zastąpić realnych, nowych modeli.

*

Ciekawy jest fakt, że większość modelarzy lotniczych uprawia równolegle i inne dziedziny modelarstwa. W. Cichy buduje miniaturowe samoloty i potężne statki, J. Bury modele latające i samochody oraz ślizgi wodne. Listę nazwisk można by wymieniać bez końca. Każdy bowiem z konstruktorów chciałby spróbować swych sił w nowej dziedzinie, może myśli o sukcesach, a może po prostu zajęcia te wzajemnie się uzupełniają.

*

Rozmyślam: jeśli dostałem drewno i balsę z Aeroklubu, a odbiornik zbudowałem w modelarni LPŻ, to gotowy radiomodel samolotu będę z dumą pokazywał obu organizacjom wmawiając im łatwo, że jest to pomoc i osiągnięcie każdej z nich. I kto wie czy nie zdobędę kolejnych nagród za oryginalny pomysł twórczy. Kto wie, czy na odrębnych wystawach nie uzyskam dwóch wyróżnień!?

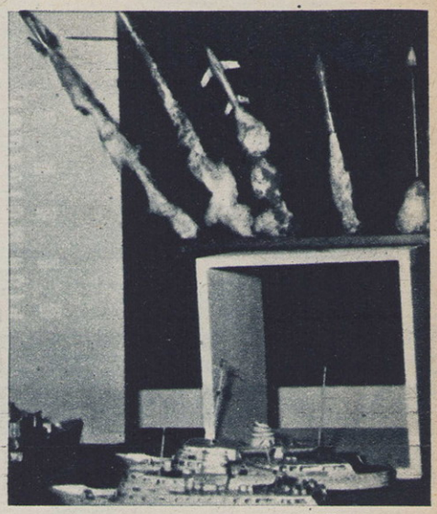
*

Po szczegółowym obejrzeniu Centralnej wystawy wylania się zasadniczy, moim zdaniem, wniosek: **wystawę centralną powinny organizować wspólnie wszystkie instytucje zainteresowane modelarstwem, wówczas nie byłoby zapewne niejasności (nawet dla gości zagranicznych) i wystawa byłaby realnym odbiciem i przekrojem twórczości młodych konstruktorów w Polsce.** Ta, którą oglądaliśmy w Pałacu Kultury, jest wyłącznie przekrojem przez prace — pokryte niekiedy patyną czasu, szczególnie jeśli chodzi o interesujące nas modele lotnicze.

Paweł Elsztein

*) Wypowiedź udzielona sprawozdawcy „Sztandaru Młodych".

Na pierwszym planie model redukcyjny samolotu Morane-Saulnier, który brał udział w V Mistrzostwach Polski Modeli Na Uwięzi w Gdańsku w br.



Modele różnych rakiet na tle makiet statków.

Foto: P. Elsztein

W tym tygodniu ROZMAWIAMY

z kierownikiem Działu Handlowego Centralnej Składnicy Harcerskiej MIECZYSŁAWĄ SŁAWIŃSKĄ

NOWY sezon szkoleniowy modelarzy już się zaczął. Powrócili również do pracy młodzi majsterkowicze, którzy być może marzą o budowie nowych, doskonalszych modeli latających. Ba... niejeden marzy o zbudowaniu miniaturowej rakiety. Również i starsi, bardziej doświadczeni modelarze, myślą zapewne o materiałach na nowy model. Ponieważ największym dostawcą materiałów modelarskich jest Centralna Składnica Harcerska, zwróciłem się z prośbą o poinformowanie w jakim stopniu zaopatrzona jest ona w tym sezonie. Moją rozmówczynią jest kierownik Działu Handlowego CSH Mieczysława Sławińska.

— Jakimi materiałami modelarskimi dysponuje obecnie składnica?

— W sprzedaży posiadamy bardzo dużo zestawów modelarskich w ogóle. W większości są to materiały importowane, choć są i również produkcji krajowej, a ściślej mówiąc produkcji własnej. Jeśli chodzi o modele latające, to posiadamy w tej chwili w sprzedaży „Jaskółki", „Zuchy", „Świerszczyki" i „Ćwiki" ze stęoloporu. Ponadto składnica oferuje modelarzom takie materiały jak listewki, kiej certus, silniczki modelarskie i cały szereg innych materiałów, których nie sposób tu wymienić.

— A czego daje się odczuwać brak?

— Mamy kłopoty ze zdobywaniem zarówno listewek jak sklejki, kleju czy papieru japońskiego. Dotychczasowe rozmowy z różnymi zakładami pracy w sprawie ewentualnej produkcji niektórych z tych materiałów nie przynoszą nam rezultatów. Na razie udało się nam tylko załatwić pomyślnie dostawę papieru japońskiego z jednego z biur w województwie szczecińskim. Optymistycznie zapatrujemy się na możliwość otrzymywania pozostałych materiałów modelarskich. Muszę tu przy tej okazji podkreślić dużą pomoc i zrozumienie Aeroklubu PRL, który nam już w niejednym wypadku ułatwił uzupełnienie naszych materiałów. Oby ta współpraca układała się tylko tak dalej.

— Sądząc po Waszych zabiegach, należy spodziewać się nowości modelarskich?

— Owszem. W najbliższym czasie będziemy posiadali zestawy plastykowe samolotów Il-14, Il-18, B-152, Mig-15, Aero-45 i An-2. Ponadto dysponować będziemy silniczkami węgierskimi o pojemności 5 cm³, polskimi „Jaskółkami", przy czym silniczki zeissowskie o pojemności od 1 do 2,5 cm³ posiadamy już obecnie. Dalej zamierzamy w przystępnych cenach udostępnić wszelkiego rodzaju materiały modelarskie, jak drewno, drut, gwoździe, blachę, gumę modelarską, lakiery w małych opakowaniach. W przygotowaniu jest około 10 modeli i latawce skrzynkowe.

— Dużo się ostatnio mówi o modelarstwie rakietowym. Czy robicie również jakieś starania w tym kierunku?

— I o tym także pomyśleliśmy. Obecnie znajduje się w trakcie przygotowania technicznego jeden model rakiety. Trudno mi tu w tej chwili określić dokładnie jego dane, mogę natomiast zapewnić amatorów budowy rakiet, że pierwszy model rakiety będą mogli już kupić na pewna na początku 1961 roku.

— I jeszcze jedno pytanie. W jaki sposób może nabyć te wszystkie materiały modelarz ze wsi, czy małego miasteczka?

— Do Kwatery Głównej ZHP przychodzi masę listów o przysłanie takich czy innych materiałów. Wszystkie te prośby, w miarę możliwości, staramy się spełniać. W dalszym ciągu bardzo chętnie widzimy takie listy. Niechaj do nas piszą wszyscy pragnący budować modele i majsterkowicze, a na pewno prześlemy im wskazane materiały. Przy okazji pragnę dodać, że sklepów z materiałami modelarskimi posiadamy ponad 70. Wiele z nich prowadzi sprzedaż wysyłkową.

Rozmowę przeprowadził:
M. Rzeszowski

Mieczysława Sławińska

W LOTNICZEJ KSIĘGARNI

PATROL NA BISKAJU. Stanisław Strumph Wojtkiewicz. Okładkę projektował M. Hibner. Państwowe Wydawnictwo Iskry. Warszawa 1960 r. Nakład 10 000 + 250. Str. 257. Cena zł 15.

Książka zawiera sześć gawęd — jak je autor nazywa — o tematyce związanej z ostatnią wojną. Dwie z nich to wspomnienia z Francji (Nowa piosenka) i Anglii (Omyłka), jedna — opis ucieczki polskich oficerów z obozu hitlerowskiego. Pozostałe trzy osnute są na tematach lotniczo-morskich z dodatkową akcją szpiegowską względnie pracą wywiadów. Tytułowa nowelka „Patrol na Biskaju" oraz „Romeo i Julia" zaciekawią czytelnika treścią, w której działania lotnicze splatają się z misternymi posunięciami wywiadu i kontrwywiadu. Doskonały język i dobrze oddana atmosfera życia żołnierzy i ludności cywilnej różnych narodowości w czasie ubiegłej wojny na Zachodzie.

J. Kownacki

POCZTA LOTNICZA

Tadeusz Kobus — PTMR Gronowo k. Torunia. Pisze do nas: „Słyszałem, że we Wrocławiu istnieje Technikum Budowy Silników ale podobno jest się trudno do niego dostać. Prosiłbym o informacje dotyczące przyjęć do TBS".

Istnieje we Wrocławiu nawet nie tylko technikum, ale również Państwowa Szkoła Techniczna (dla maturzystów) i Zasadnicza Szkoła Metalowa. Oczywiście wszystkie przygotowują do pracy w lotnictwie i w przemyśle lotniczym. Czy trudno tam się dostać? Pewno tak. Oprócz spełnienia wszystkich formalności do czerwca przyszłego roku, a więc złożenia podania, życiorysu, metryki urodzenia, ostatniego świadectwa szkolnego itp. należy pomyślnie zdać przede wszystkim egzamin z języka polskiego i matematyki (egzamin dodatkowy z fizyki zdają absolwenci liceów). Kandydaci przyjęci do szkoły mają szanse otrzymać internat i stypendium. Dla dopełnienia informacji podajemy jeszcze dokładny adres.: TECHNIKUM BUDOWY SILNIKÓW — WROCŁAW, KIELCOWSKA 43/53.

Andrzej Staniewski — Łódź, chciałby zbudować model szybowca bezogonowego. Podobał mu się plan zamieszczony w 42 numerze „Skrzydlatej", ale prosi o większy rysunek wykonawczy. Wyjaśniamy, że szkic podany w naszym tygodniku nie był przeznaczony dla wykonawców, a służył tylko celom porównawczym. Tym niemniej postaramy się o plany robocze wspomnianego typu modelu, a wówczas będziecie mogli je w pełni wykorzystać. (l)

Stanisław Winiarczyk — Piastów k. Lublina, skarży się, że nie może w Lublinie kupić zestawów materiałowych na model szybowca. Informujemy: w razie trudności nabycia materiałów w miejscowym odziale CSH prosimy zwrócić się o pomoc do Aeroklubu — Łotnisko Radawiec k. Lublina. (l)

Lech Kraśko — Zielona Góra, pragnie korespondować z koleżanką lub kolegą, zainteresowanymi modelarstwem. Ma lat 14 i jest uczniem VII klasy. (l)

Jerzy Kurzajak — Grobla, chce zapisać się do modelarni, ale nie zna bliższego adresu. Radzimy zwrócić się do Aeroklubu Poznańskiego, który jest organizatorem modelarni w waszym województwie. Oto adres: Poznań, ul. Niezłomnych 1. (l)

Edward Talarkowski — Białogard. Pisze: W swoim czasie zwróciłem się do „Skrzydlatej" w sprawie szkolenia lotniczego. Odpisaliście mi wówczas, że jestem jeszcze za młody i poradziliści mi zainteresować się szkoleniem modelarskim, które prowadzi Aeroklub Słupski. Wobec tego napisałem w tej sprawie raz i drugi do Aeroklubu Słupskiego, który jak do tej pory nie przysłał mi żadnej odpowiedzi. Proszę mi poradzić co mam robić."

No cóż, do trzech razy sztuka. Spróbujcie napisać jeszcze raz. Może tym razem osoby odpowiedzialne za szkolenie modelarskie w Aeroklubie Słupskim usłyszą pukanie jeszcze jednego kandydata na modelarza, do którego my się dołączamy.

Henryk Namysł — Wałbrzych, Henryk Podgórski — Pleszew, woj. Poznań. Ukończyliście w wojsku szkolenie na mechaników samolotowych. W cywilu Wasze dyplomy mają wartość pod warunkiem, że będziecie wykonywali w dalszym ciągu ten sam zawód, a takie możliwości istnieją przede wszystkim w aeroklubach. Gdybyście chcieli wykonywać obecnie inny zawód, jasną jest rzeczą, że musicie się przekwalifikować czy złożyć odpowiednie egzaminy.

Janusz Pawlonka — Pionki k. Radomia. Nie posiadacie pełnego wykształcenia średniego — nie możecie się ubiegać o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Macie natomiast szanse dostać się do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu, szkolącej mechaników.

Andrzej Stobierski — Opole. Wyszkolenie w zakresie fotogrametrii lotniczej możecie odbyć w Oficerskiej Szkole Lotniczej. Warunki wymagane od kandydatów do OSL: posiadanie świadectwa dojrzałości, I kategorii zdrowia, przeszkolenia lotniczego w aeroklubie.

Marta Kowalczyk — Skarżysko-Kamienna. Szansa na Wasze szkolenie jest prawie żadna. Od tego roku szkoli się w ramach Lotniczego Przysposobienia prawie wyłącznie młodzież męska.

Adam Loboda — Radom. „Po ośmiu latach przerwy wróciłem, dzięki Wam, do szkoły. Nie wyobrażacie sobie wprost jak się z tego cieszę. Chciałbym podziękować przy tej okazji Wydziałowi Oświaty WRN w Kielcach, który ułatwił mi dostanie się do szkoły wieczorowej w Radomiu."

Wasz list sprawił nam dużo przyjemności. Życzymy Wam jak najlepszych wyników w nauce. Oby i inni chłopcy, pragnący zostać pilotami, a nie posiadający dostatecznego wykształcenia, poszli za Waszym przykładem! (r)

ŚWIĘTO W JEDNOSTCE LOTNICZEJ

W dniu 16.X w jednostce lotniczej odbyło się uroczyste wręczenie sztandaru ufundowanego przez miejscowe społeczeństwo. Na zdjęciu u góry: przewodniczący MRN wręcza sztandar Głównemu Kwatermistrzowi WP gen. dyw. W. Ziemińskiemu, który za chwilę przekaże go dowódcy jednostki. U dołu: Po uroczystości Główny Kwatermistrz WP gen. dyw. W. Ziemiński zwiedził sale wykładowe jednostki. Foto WAF — J. Fil

BIULETYN APRL NR 318

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

KLASA D-2 (szybowce wielomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 200 km

Julian Ziobro (Aeroklub Gdański), pasażer **Tadeusz Budzyński**, na szybowcu „Bocian" SP-1921, na trasie Leszno — Zielona Góra — Lwówek — Leszno, dnia 28 maja 1960 r. **76,6 km/h**

KLASA G-2 (skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — w dzień

Grupa 3

Stefan Furmaniak, Franciszek Bujacz, Władysław Ryś (Aeroklub Mielecki), Mielec, dnia 2 czerwca 1960 r. **86,06 m**

Diamenty za przewyższenie 5000 m

2 (125) **Zbigniew Winnicki** — 6080 m (5.6.60)
3 (126) **Paweł Dzida** — 5250 m (5.6.60)

Diamenty za przelot docelowy 300 km

12 (354) **Aleksander Potocki** — 325 km (12.5.60)
13 (355) **Krzysztof Mirski** — 308 km (12.5.60)
14 (356) **Kazimierz Kita** — 308 km (13.5.60)
15 (357) **Andrzej Rokicki** — 320 km (14.5.60)
16 (358) **Zbigniew Kunstman** — 320 km (14.5.60)
17 (359) **Adam Siudak** — 305 km (15.5.60)
18 (360) **Stanisław Michalczuk** — 323 km (25.5.60)
19 (361) **Janusz Andrzan** — 325 km (25.5.60)
20 (362) **Zygmunt Redas** — 325 km (25.5.60)
21 (363) **Karol Gawora** — 325 km (25.5.60)
22 (364) **Cezary Wasilenia** — 386 km (28.5.60)
23 (365) **Romuald Dakowicz** — 305 km (4.6.60)

Diamenty za przelot otwarty 500 km

3 (74) **Paweł Dzida** — 555 km (14.5.60)
4 (75) **Jerzy Pietrzak** — 515 km (14.5.60)

Złote Odznaki Szybowcowe

4 (284) **Cezary Wasilenia** — 3650 m, 386 km (28.5.60)
5 (285) **Stanisław Kluk** — 3510 m, 301 km (11.5.60)
6 (286) **Tadeusz Majewski** — 3100 m, 305 km (21.5.60)
7 (287) **Lidia Pazio** — 3430 m, 325 km (28.5.60)
8 (288) **Eugeniusz Stawski** — 4020 m, 303 km (31.5.60)
9 (289) **Wojciech Łączek** — 3500 m, 305 km (5.6.60)
10 (290) **Jerzy Jewdokimow** — 3900 m, 309 km (6.6.60)
11 (291) **Janusz Pasierowski** — 4400 m, 305 km (7.6.60)
12 (292) **Piotr Kozak** — 4050 m, 305 km (16.6.60)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

17 (1730) **Stanisław Meducki** — 5 h 31 min, 1300 m, 65 km (4.5.60)
18 (1731) **Adam Siudak** — 5 h 16 min, 1220 m, 96 km (11.5.60)
19 (1732) **Marian Niedziałek** — 5 h 11 min, 1270 m, 51 km (13.5.60)
20 (1733) **Roman Malinowski** — 5 h 30 min, 1600 m, 120 km (14.5.60)
21 (1734) **Łucja Staniszewska** — 5 h 36 min, 1430 m, 60 km (15.5.60)
22 (1735) **Zdzisław Szczęśniak** — 5 h 02 min, 1550 m, 103 km (15.5.60)
23 (1736) **Zdzisław Sadowski** — 5 h 23 min, 1300 m, 106 km (15.5.60)
24 (1737) **Elżbieta Grodecka** — 5 h 40 min, 1600 m, 105 km (21.5.60)
25 (1738) **Marian Masternak** — 5 h 50 min, 1000 m, 110 km (23.5.60)
26 1739) **Jerzy Orłowski** — 5 h 17 min, 1140 m, 135 km (24.5.60)
27 (1740) **Andrzej Nejman** — 6 h 49 min, 1240 m, 60 km (27.5.60)
28 (1741) **Stanisław Kucharski** — 6 h 05 min, 1650 m, 55 km (29.5.60)
29 (1742) **Jerzy Zajdel** — 5 h 30 min, 1700 m, 55 km (29.5.60)
30 (1743) **Władysław Dubień** — 5 h 43 min, 1350 m, 55 km (29.5.60)
31 (1744) **Tadeusz Budziński** — 5 h 13 min, 1400 m, 51 km (3.6.60)
32 (1745) **Edward Chodkiewicz** — 5 h 04 min, 1450 m, 106 km (5.6.60)
33 (1746) **Zbigniew Nowakowski** — 5 h 52 min, 2000 m, 257 km (5.6.60)
34 (1747) **Zygmunt Trębiński** — 6 h 47 min, 1200 m, 80 km (8.6.60)
35 (1748) **Józef Kowalski** — 5 h 20 min, 1200 m, 55 km (8.6.60)
36 (1749) **Zbigniew Borowski** — 5 h 21 min, 1400 m, 52 km (13.6.60)
37 (1750) **Adam Bujnowski** — 6 h 15 min, 1100 m, 142 km (14.6.60)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

(—) ANTONI MATHEUS

LPW

PIERWSZY ROK

SKOŃCZYŁY się organizowane przez Aeroklub PRL obozy szkoleniowe Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Dziś niedawni uczestnicy kursów LPW drugiego stopnia są już elewami oficerskich szkół lotniczych. Jak należy ocenić pierwszy, w pewnym sensie doświadczalny, rok istnienia nowych form szkolenia młodzieży? Z prośbą o informacje na ten temat zwróciliśmy się do kierownika wydziału LPW Zarządu Głównego Aeroklubu PRL mjr Andrzeja Jankowskiego.

Tegoroczne wyniki szkolenia świadczą, że zarówno koncepcja jak i organizacja obozów LPW zdała egzamin. Zdanie to podziela kierownictwo i uczestnicy kursów. Przychylną opinię uzasadnia usystematyzowanie i skrócenie drogi młodych pilotów do lotnictwa zawodowego i zdobywanie kwalifikacji lotniczych, a przede wszystkim umożliwienie nauki pilotażu młodzieży z małych miast i osiedli, skąd daleko było do któregoś z aeroklubów. Obok obowiązkowych zajęć na starcie, rozrywek kulturalnych czy sportowych, pozytywnym zjawiskiem było zainteresowanie szkolonych życiem wojskowym. Uzyskiwano to nie tyle metodą pogadanek, ale przez organizowanie ciekawych wycieczek do jednostek wojskowych, gdzie „na własne oczy" uczestnicy obozów LPW mogli zobaczyć jak żyją ich starsi koledzy-piloci samolotów odrzutowych. Ci ostatni z reguły rewizytowali młodzież, aby móc odpowiedzieć na wiele zadanych im pytań.

Umiejętności pilotażowe i wiadomości teoretyczne zdobyte przez młodych pilotów w ramach LPW spotkały się z uznaniem w oczach państwowej komisji egzaminacyjnej. Wreszcie na plus LPW należy zapisać umożliwienie rezerwistom wojsk lotniczych wykazania swej przydatności.

Pierwszy rok istnienia Lotniczego Przysposobienia Wojskowego z konieczności był okresem doświadczalnym. Każdy obóz pracował inaczej i wyniki jego w znacznej mierze zależały od wysiłku instruktorów oraz działalności kierownictwa, mającego dużą samodzielność. Nie ma wprawdzie norm klasyfikacyjnych, wiadomo jednak, że najlepiej udały się obozy w Fordonie i Elblągu (pierwszego stopnia) oraz w Ligocie i CWL Krosno (drugiego stopnia). Przed egzaminatorami najlepszymi lotami popisali się piloci wyszkoleni w Lisich Kątach (którzy nota bene zdobyli wiele srebrnych odznak szybowcowych), a największą wiedzą teoretyczną wykazali się uczniowie Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie.

Ostatecznym i najlepszym świadectwem tegorocznej działalności LPW jest stuprocentowe wykonanie zadań państwowych.

Mówiąc o pozytywach, trzeba też mieć na uwadze i braki. Zasadniczym mankamentem było kierowanie przez aeroklubu nieodpowiednich kandydatów na obozy LPW pierwszego stopnia. W konsekwencji, mimo iloś-

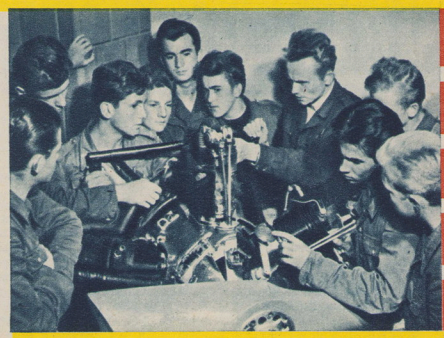
Ważny element szkolenia to pomoce naukowe. Prawidłowa budowa kręgu nie będzie już trudna.

Czy znajdę punkt zwrotny trasy — martwi się uczeń-pilot lecąc na przelot.

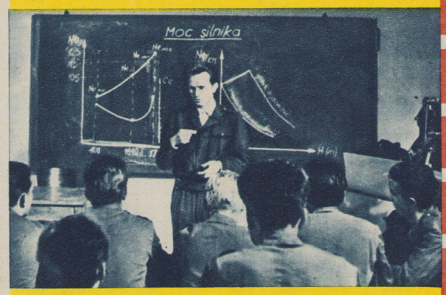
Oficerowie wojsk lotniczych opowiadają uczestnikom obozu LPW o lotach na samolotach odrzutowych.

Może wojsko z nas jeszcze nie najlepsze, ale jacy piloci.

FOTO: BERNARD KOSZEWSKI



Gdzie w tym silniku ukryte są mechaniczne konie?



Do dobrego latania — droga prowadzi przez pilną naukę teorii. Wyżej: Wykład z teorii silnika, u dołu: Zapoznanie z budową płatowca.

LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW
LPW

ciowego wykonania planu, nie osiągnięto zamierzonych wyników. Szereg uczestników I stopnia LPW będzie musiało pauzować (szczególnie z uwagi na wykształcenie) przed szkoleniem drugiego stopnia, co ujemnie odbije się na umiejętnościach tych, którzy mieszkając daleko od lotnisk pozbawieni są możliwości treningu. Dużo trudności spowodowali piloci przybywający z opóźnieniem na obozy. Dla przykładu — na turnus, który zaczął się 1 lipca, zjawiali się chętni jeszcze w połowie sierpnia (!). Oprócz złej pogody były też, mniejsze już co prawda, kłopoty ze sprzętem gospodarczym, umundurowaniem itp. Wymienione niedostatki rzutują na zagadnienia, którym w przyszłym roku poświęcić trzeba będzie więcej uwagi. Są to:

Masowe szkolenie wstępne, stanowiące odpowiednią bazę dla Lotniczego Przysposobienia Wojskowego;

Szkolenie w zakresie pierwszego stopnia w LPW tylko absolwentów dziesięciu klas;

Organizowanie szkolenia wstępnego łącznie z pierwszym stopniem LPW;

Polepszenie, przy współudziale Ministerstwa Oświaty, pracy wychowawczej mającej na celu wyrobienie cech obywatelskich oraz uatrakcyjnienie młodzieży pobytu na obozach LPW;

Szersze umożliwienie uczestnikom obozów LPW poznania życia wojskowego;

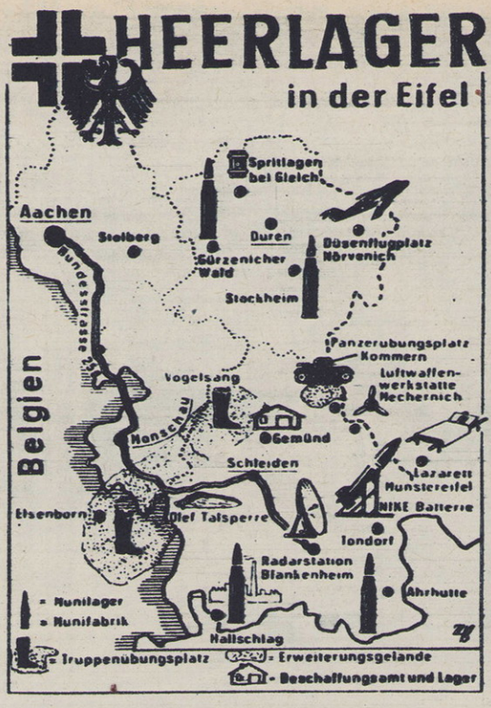
Wzmożenie dyscypliny i zapewnienie umundurowania.

Kończąc — bieżąca informacja. Jest jeszcze szansa dla absolwentów szkół średnich, którzy z różnych powodów nie mogli wziąć udziału w szkoleniu lotniczym latem. Aeroklub PRL organizuje specjalny zimowy obóz LPW, który zacznie się w połowie lutego 1961 roku.

JERZY POMIANOWSKI

Obywatelu instruktorze! Grupa gotowa do lotów — melduje starszy grupy.

Tak przygotowuje reżim boński wojnę błyskawiczną. Mapka przedstawia miejsce produkcji broni w NRF.



Schemat rozlokowania obiektów wojskowych w prowincji Nordeifel, jednym z najważniejszych terenów zbrojeniowych.

Ten z lewej — to minister obrony NRF — Strauss, z prawej — dowódca lotnictwa bońskiego gen. Kammhuber, obaj wielbiciele „polityki z pozycji siły" i aktywiści w dziele remilitaryzacji NRF i krzewienia nastrojów odwetowych. Są zadowoleni, bo rzeczywiście trudno się nie cieszyć, gdy Amerykanie i Anglicy wtykają im sami w ręce broń.

„TEORIA QUANDTÓW"

UMYSŁY niemieckich sztabowców, jak wiadomo, zaprzątnięte są ostatnio przede wszystkim „równouprawnieniem" NRF w zakresie zbrojeń atomowych. Sztab generalny Bundeswehry wystąpił już oficjalnie z takim żądaniem. Nieoficjalnie zaś wiemy, że 21 czerwca br. dowódcy sił zbrojnych Paktu Północno - Atlantyckiego postanowili umożliwić magazynowanie na terenie NRF pocisków nuklearnych. Czytaliśmy też niedawno o „taniej" metodzie otrzymywania materiałów rozszczepialnych. Nic też dziwnego, że ministrowi Straussowi wyrywają się takie przechwałki, jak „W roku 1962 Moskwa będzie w zasięgu niemieckich bomb wodorowych". Moskwa, a więc i Warszawa...

Niemiecka Republika Federalna otrzymała zezwolenie na produkcję rakiet! — głoszą radośnie tytuły wiadomości w gazetach Berlina zachodniego.

Wiemy o stałej rozbudowie lotnictwa Bundeswehry. Liczy ono dzisiaj już 1 250 samolotów i jest — obok brytyjskiego, francuskiego i włoskiego — najpotężniejszym w Europie zachodniej. W skład jego wyposażenia wchodzą ostatnio myśliwce „Starfighter", latające z prędkością przeszło dwukrotnie większą od dźwięku.

Że ta prowadzona już teraz bez osłonek polityka uzbrajania NRF i budzenia wśród Niemców szowinistycznych uczuć prowadzić może prosto ku wojnie — zaczynają sobie zdawać sprawę coraz szersze rzesze Niemców. Niezmiernie charakterystyczne pod tym względem jest zjawisko przechodzenia żołnierzy Bundeswehry do Niemieckiej Republiki Demokratycznej, które ostatnio przybrało masowe niemal formy. Objęło ono m. in. pełniących odpowiedzialne funkcje oficerów. Członkowie sztabu Bundeswehry Otto Weissenberger i Joachim Steppat, major Bruno Winzer, adiutant generała Kammhubera kpt. Adam von Gliga — to tylko wybrane na chybił trafił nazwiska.

W wywiadzie udzielonym pismu „AERO-SPORT" Adam von Gliga naświetlił rolę, jaką w przygotowaniach wojennych NRF odgrywa lotnictwo sportowe. Jesienią 1957 r. odbyły się rozmowy między inspektorem Luftwaffe gen. Kammhuberem, a sekretarzem generalnym zachodnioniemieckiego aeroklubu Quandtem. W ich wyniku, od listopada tegoż roku w aeroklubach regionalnych odbywa się pod kierunkiem oficerów szkolenie pilotów; aerokluby pełnią również rolę rezerwuaru kadr lotnictwa wojskowego i z tego tytułu otrzymują bezpośrednie dotacje z Ministerstwa Obrony. Instytucje wojskowe i jednostki lotnicze zobowiązano do pomagania aeroklubom w tej ich działalności. Wszystko to stoi w sprzeczności z paragrafem 2 statutu Aeroklubu NRF.

Naruszany jest także systematycznie i inny paragraf, głoszący, że członkami klubu nie mogą być żołnierze służby czynnej. Spośród najściślej współpracujących z lotnictwem sportowym wojskowych wymienię tu tylko dawnych oficerów hitlerowskiej Luftwaffe: generała Steinhoffa, pułkowników Trautloffa i Radusche, majora Spaete i generała w stanie spoczynku Gallanda. Temu ostatniemu, którego pamiętamy jako inspektora hitlerowskich formacji myśliwskich, Kammhuber przyrzekł użyć wszystkich swych wpływów dla przeforsowania jego wyboru na stanowisko prezesa aeroklubu. Sądząc z dotychczasowej działalności, sekretarz generalny Quandt nie będzie się temu sprzeciwiał...

Wpajana zachodnioniemieckiemu społeczeństwu „teoria Quandtów" opiera się na rzekomym „zagrożeniu od wschodu", przeciw któremu najlepszą obroną ma być histeryczna propaganda antykomunistyczna i tworzenie potężnych sił lądowych, morskich i powietrznych. Choć przeciw Quandtom wypowiadają się dość znaczne rzesze społeczeństwa, to jednak głos ich jest niestety bardzo jeszcze słaby. Niebezpieczny mechanizm niemieckiej „bomby zegarowej w centrum Europy" działa bez przeszkód.

R. SZUBAŃSKI

Telegraf

Bonn baut Raketen

London (AP dpa)

Bonn darf künftig Flugabwehrraketen bauen. Diesen Beschluß faßte gestern der Rat der Westeuropäischen Union (WEU) auf eine Empfehlung des NATO-Oberkommandierenden, General Norstad.

DER TAGESSPIEGEL

Bonn darf jetzt Raketen bauen

DIE WELT

Bonn darf Raketen bauen

Änderung des WEU-Vertrages in London verabschiedet

Bonn darf Abwehrraketen bauen

DER TAG

Nachrichtendienst der WELT

London, 22. Oktober

Die Bundesrepublik hat am Donnerstag die Genehmigung bekommen, Fernlenkwaffen zur Flugzeugabwehr zu baugn.

Piloci zachodnioniemieccy przechodzą obecnie szkolenie na naddźwiękowych myśliwcach amerykańskich F-104I „Starfighter", których produkcja seryjna na mocy licencji sprzedanej Bonn przez USA ruszy w najbliższym czasie pełną parą.

Automaty w walce z oblodzeniem samolotów i śmigłowców

Bezpieczeństwo i regularność lotów wymaga prowadzenia ostrej walki z tak złożonym zjawiskiem przyrody, jakim jest oblodzenie samolotów i śmigłowców. Zwłaszcza dziś, gdy lotnictwo musi pracować w każdych warunkach atmosferycznych bez względu na porę roku czy dnia.

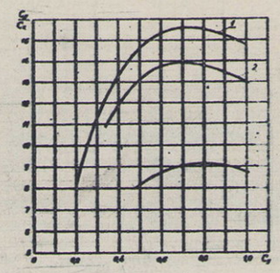
Oblodzenie atakuje przede wszystkim te części samolotu, które są kierowane naprzeciw strumienia powietrza o temperaturze od 0 do minus 35 stopni C, a w atmosferze znajduje się para lub skroplenia wodne. Oblodzenie może występować w pełnym zakresie prędkości niższych od prędkości dźwięku. W zależności od istniejących warunków lodotwórczych, przyrost warstwy lodu jest różny, osiągając nawet grubość 6 mm na minutę.

Oblodzenie zawsze pogarsza własności aerodynamiczne samolotu (rys. 1) a także zwiększa jego ciężar. W walce z oblodzeniem stosuje się przede wszystkim metody: mechaniczną, chemiczną (cieczową) i cieplną, przy czym ta ostatnia okazała się najskuteczniejszą. Może ona być powietrzna lub elektryczna. W systemie ogrzewania ciepłym powietrzem (do +200°C), powietrze to pobierane w samolotach, np. turboodrzutowych lub turbośmigłowych ze sprężarki silnika, przepływa kanałem w nosku płata i wypływa do atmosfery otworami znajdującymi się na końcach skrzydeł.

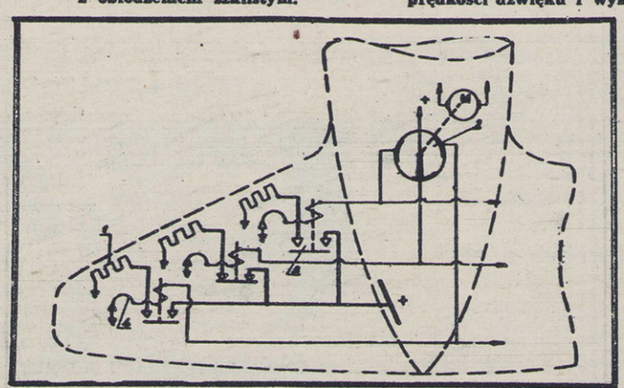
Systemy elektrocieplne wykorzystują elementy grzejne umieszczone w krawędziach natarcia skrzydeł lub usterzeń. Ze względów oszczędnościowych grzejniki te są włączane kolejno. W niektórych typach samolotów cała instalacja przeciwoblodzeniowa pobiera aż do 65% energii elektrycznej sieci pokładowej.

System przeciwoblodzeniowy musi umożliwiać stałą jego kontrolę i regulację, przegrzanie może wywołać zniekształcenia pokrycia a nawet pożar.

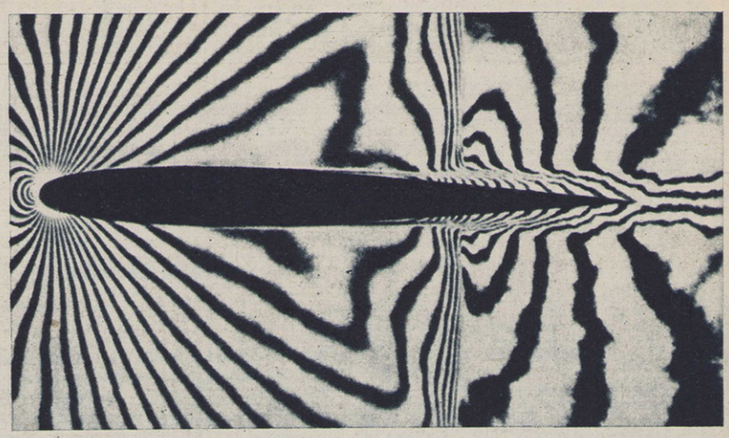
W kanałach instalacji powietrznej znajdują się zawory regulacyjne sterowane pneumatycznie lub elektrycznie z kabiny załogi. W systemach elektrocieplnych kolejne i okresowe włączanie grzejników wykonują specjalne urządzenia programujące, pracujące samoczynnie po włączeniu ich również z kabiny załogi (rys. 2). Dalsze urządzenia automatyczne kontrolują warunki pracy systemu przeciwoblodzeniowego. Np. wyłączniki bimetaliczne chronią instalację przed przegrzaniem, utrzymując żądaną temperaturę. Szczególnie złożony i dokładny w pracy jest automat kontrolujący ogrzewanie okien kabin. Poza tym na samolotach znajdują się ostrzegacze — sygnalizatory oblodzenia. Są to urządzenia śledzące moment rozpoczęcia się i zakończenia procesu oblodzenia i donoszące o tym załodze. Ponieważ sygnalizatory oparte na zasadzie pneumatycznej pracują ze znacznym opóźnieniem wskazań, coraz częściej wprowadza się ostrzegacze półprzewodnikowe wykorzystujące pomiar elektroprzewodności lodu. W najbardziej nowoczesnych systemach przeciwoblodzeniowych instalacja ta jest automatycznie włączana i wyłączana właśnie przez sygnalizator-ostrzegacz, co odciąża załogę od dodatkowych czynności i zwiększa bezpieczeństwo lotu w trudnych warunkach atmosferycznych. Podobne urządzenia mogą i są stosowane także w śmigłowcach. (x)



Rys. 1. Doskonałość aerodynamiczna samolotu: 1 — bez oblodzenia, 2 — z oblodzeniem matowym, 3 — z oblodzeniem szklistym.

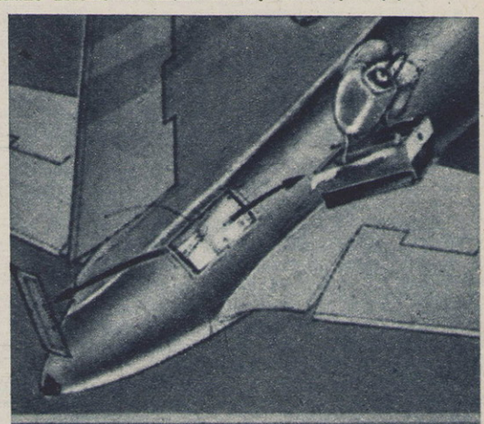


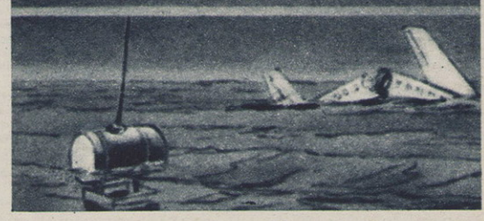
Rys. 2. Elektrocieplny system przeciwoblodzeniowy usterzenia lub skrzydła: 1 — grzejniki elektryczne, 2 — mechanizm programowy, 3 — styczniki, 4 — wyłączniki bimetaliczne.



PORTRET BARIERY DŹWIĘKU

Zdjęcie, które było sensacją ostatniego międzynarodowego kongresu fotografii naukowej w Londynie. Naświetlone w czasie jednej milionowej części sekundy przedstawia opływ profilu skrzydła poddźwiękowego w chwili przekraczania prędkości dźwięku i wykonane zostało w tunelu aerodynamicznym. (x)





URZĄDZENIE REJESTRUJĄCE PRZYCZYNY KATASTROFY

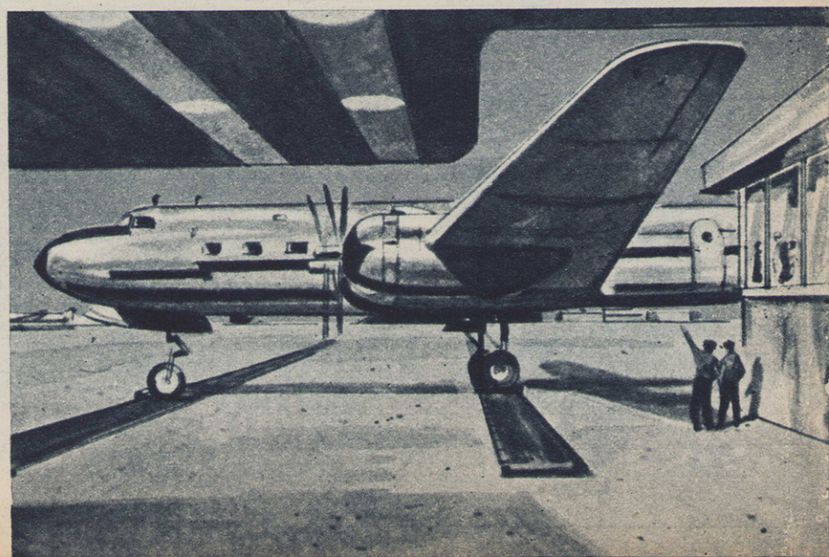
Katastrofy samolotów, chociaż rzadkie, są wielkimi tragediami, ale największym złem jest to, że szczątki samolotu nie dają najczęściej żadnych konkretnych wskazówek co do przyczyn wypadku i nie można zastosować środków zapobiegających powstawaniu dalszych podobnych katastrof. Szczególnie jaskrawo występuje to podczas wypadków nad morzem. Dlatego też opracowano ostatnio w Anglii urządzenie zawierające system elektronicznych aparatów rejestrujących, z których każdy jest połączony z odpowiednim przyrządem pokładowym samolotu. Urządzenie to będzie zawierało historię wszystkiego co się zdarzyło w samolocie aż do ostatniej sekundy i w razie katastrofy zostanie wyrzucone z samolotu za pomocą środka wybuchowego. Pływając po wodzie nadaje on przez 160 godzin sygnały radiowe oraz świetlne widoczne z dużej odległości. W obudowie znajduje się 300 rejestratorów. (SN)

Głośnik na spadochronie

SAM to głośnik nowego rodzaju o niezwykłej mocy akustycznej, uzyskiwanej drogą modulacji przepływającego przez niego strumienia powietrza. Głośnik może być stosowany do celów alarmowych, reklamowych itp. SAM zrzucony na spadochronie zapewnia dobrą słyszalność sygnałów lub audycji z odległości rzędu 2,5 km. Oznaczenia do rysunku: A — zrzut z wysokości do 18 km, B — otwarcie spadochronu hamującego, C — odrzucenie statecznika, D — otwarcie na wysokości 1 200 m drugiego spadochronu i 5-minutowa audycja. Na zdjęciu: SAM zwraca uwagę swymi małymi rozmiarami. (x)

PRZENOŚNIK TAŚMOWY DLA SAMOLOTÓW

Jeden z nowych patentów przewidujący zainstalowanie w portach lotniczych przenośników taśmowych umożliwiających przesuwanie samolotów z pasa startowego bezpośrednio do wnętrza hali dworcowej w celu wygodnego i szybkiego załadunku pasażerów oraz towarów w każdych warunkach atmosferycznych. Następnie samolot jest znów przenoszony na pas startowy. Urządzenie to ma przyspieszać odprawy maszyn i skracać postoje samolotów. (x)



GENERALNE OBRADY F A I w Barcelonie

TADEUSZ REJNIAK (2)

FISANSE

Sprawą jak zwykle trudną i bolesną było sprawozdanie finansowe skarbnika FAI — p. Jean Bleriota, które znów wykazało — podobnie jak w ubiegłym roku i jak w latach poprzednich — potrzebę dalszego wzbogacenia funduszów FAI. Dyskutowano w związku z tym propozycję drobnego opodatkowania na rzecz FAI wszystkich członków poszczególnych aeroklubów narodowych. Propozycja rozumiała się w ten sposób, że aerokluby pobierałyby określone opłaty za każdą wydaną licencję, świadectwo czy uprawnienie, a wpływy z tego przekazywałyby do FAI. Wniosek ten nie wzbudził jednak szerszej przychylności i wobec tego po dalszych bezowocnych debatach nad nowymi formami znalezienia rezerw finansowych poprzestano na starej, wypróbowanej decyzji: podwyższono o 25 proc. składki członkowskie wszystkich aeroklubów należących do FAI.

SPRAWY RÓŻNE

Po przyjęciu z kolei sprawozdań z rocznej działalności poszczególnych komisji specjalnościowych FAI, które składali przewodniczący tych komisji lub w ich zastępstwie dyrektor generalny FAI, przystąpiono do rozpatrywania spraw bieżących, zgłoszonych do porządku obrad.

Z dużym aplauzem przyjęto i zaakceptowano deklarację Aeroklubu ZSRR o ufundowaniu przez ten aeroklub Pucharu Niestierowa, jako nagrody przechodniej dla zwycięzców mistrzostw świata w akrobacji samolotowej.

Zatwierdzono decyzję Komisji Sportowej FAI w sprawie utworzenia przy komisji lotnictwa prywatnego i turystyki lotniczej specjalnej podkomisji dla zagadnień akrobacji samolotowej.

Na wniosek Aeroklubu USA zalecono, aby do przesyłanej do zatwierdzenia dokumentacji rekordów świata dołączać w przyszłości zdjęcia rekordowych statków powietrznych i ich pilotów (załóg) oraz krótkie charakterystyki techniczne — w odniesieniu do maszyn, a biograficzne — ludzi. Dane te, wraz ze zdjęciami, będą w przyszłości zamieszczane w biuletynach FAI, publikujących zatwierdzone rekordy.

Delegacja Aeroklubu Izraela zgłosiła wniosek o utworzenie międzynarodowej komisji bezpieczeństwa lotów, której zadaniem byłoby zbieranie i popularyzowanie doświadczeń różnych aeroklubów narodowych w dziedzinie walki z wypadkami lotniczymi. Wniosek został przyjęty do roboczego rozpatrzenia w ciągu roku i ewentualnego zatwierdzenia na następnej konferencji.

GDZIE ZA ROK?

O prawo organizowania przyszłorocznej, 54-tej konferencji generalnej ubiegały się bardzo intensywnie aerokluby Anglii, Brazylii, Grecji i Meksyku. Po dłuższej dyskusji komu powierzyć ten zaszczyt, delegacja grecka scedowała swoje ewentualne szanse na korzyść Aeroklubu Anglii, a delegacja meksykańska na korzyść Brazylii. Te dwa aerokluby obstawały przy swoich wnioskach, oba bardzo nimi zainteresowane, gdyż Anglicy obchodzą w przyszłym roku 60-lecie istnienia swojego aeroklubu, a brazylijczycy uważają, że raz wreszcie konferencja generalna powinna się odbyć na kontynencie Ameryki Południowej. Ta ostatnia argumentacja miała cechy pewnej, uzasadnionej zresztą pretensji pod adresem FAI, która działalność swoją koncentruje w zasadzie na kontynencie europejskim, jakkolwiek jest przecież federacją światowego lotnictwa sportowego. Zarządzone w tej sprawie tajne głosowanie, rozstrzygnęło ją na korzyść Brazylii, za którą opowiedziały się 44 głosy, przy 23 za Anglią. Tak więc przyszłoroczna konferencja generalna będzie obradować w mieście Brasilia, do którego od niedawna przeniesiona została stolica Brazylii.

NOWE WŁADZE

Wobec zakończenia przez panią Jacquelin Cochran dwuletniej, a więc statutowo maksymalnej kadencji prezydenta FAI, do objęcia tej funkcji wysunięta została jednomyślnie tylko kandydatura prezesa Aeroklubu Francji, dotychczasowego I wiceprezydenta FAI — pana Jacquez Allez.

W tej sytuacji przeprowadzone tajne głosowanie było jedynie wymaganą statutem formalnością i dokonało oczywiście wyboru p. J. Allez jako nowego prezydenta FAI.

Na stanowisko I wiceprezydenta zgłoszone zostały natomiast dwie kandydatury: przedstawiciela Aeroklubu Szwajcarii i przedstawiciela Aeroklubu Hiszpanii. Wybrany został Szwajcar — dr. Walter Muri.

Przy jednogłośnym aplauzie utrzymano nadal Francuza — Jean Bleriot — na stanowisku skarbnika FAI. Bez zmian pozostał również skład Biura FAI, do którego wchodzą przedstawiciele aeroklubów Anglii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Szwajcarii, USA, i ZSRR.

INTERESUJĄCY POKAZ LOTNICZY

Po zakończeniu obrad, w niedzielę dnia 10 października, zorganizowane zostały przez Aeroklub Hiszpanii na cześć uczestników konferencji wielkie pokazy lotnicze. Przeprowadzono je na komunikacyjnym lotnisku Barcelony — Muntadas, siłami bardziej lotnictwa wojskowego jak sportowego. Poniesnym szpalerze, przy silnym bocznym wietrze, lądowały i startowały w zwartych szykach grupy odrzutowców, skrzydła ich skrajnych maszyn przesuwały się w odległości zaledwie 4—5 metrów od linii publiczności. Z tej bezpośredniej bliskości widziało się oczywiście wszystko świetnie, ale chyba jednak z nadmiernie dużym ładunkiem emocji. Trudno bowiem było nie myśleć równocześnie o skutkach, które mogło spowodować jakieś nie całkiem udane lądowanie, jakieś drobne nawet zejście z idealnego kierunku startu lub przyziemienia samolotu.

Dwugodzinny program pokazów, rozpoczęty przelotem grupy ośmiu myśliwców F-86 ze znakami lotnictwa hiszpańskiego, miał następujący przebieg:

1. Akrobacja zespołowa na 4 samolotach „Jungmann". Niezbyt ciekawa (pętle włoskie i beczki), ale wykonana brawurowo nisko.
2. Akrobacja gimnastyczna na skrzydle samolotu „Storch", latającym na wysokości 20—30 m. Demonstrował ją francuski spadochroniarz Gil Delsmare, który w czasie lotu wychodził z kabiny na skrzydło samolotu (górnopłat) i tam nieubezpieczony żadną linką, trzymając się odpowiednich uchwytów, wykonywał różne ćwiczenia gimnastyczne, ze staniem na głowie włącznie.

„Puchar Niestierowa", ufundowany przez Aeroklub ZSRR jako nagroda przechodnia dla kolejnych zwycięzców mistrzostw w akrobacji samolotowej.

inż. ANTONI MATHEUS — inż. WIKTOR LEJA — EDWARD PETEREK

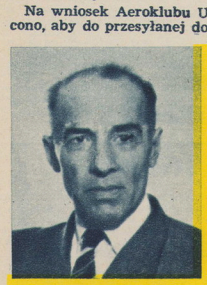
OTRZYMALI DYPLOMY P. TISSANDIER'A

waż w programie obok lotnictwa hiszpańskiego zaprezentowały swoje czołowe numery również zespoły lotnicze włoskie, angielskie i amerykańskie, a także francuscy spadochroniarze, więc było na co popatrzeć i sądzę, że relacja z tych pokazów zainteresuje Czytelników.

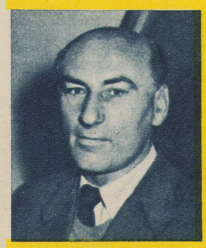
Pierwszą rzeczą, zdumiewającą nie tylko naszą delegację ale i przedstawicieli innych aeroklubów, był fakt, że pokazy oraz wszystkie starty uczestniczących w nich samolotów, przeważnie odrzutowych, a także indywidualne i desantowe skoki spadochronowe — odbywały się przy nieprzerwanym, a naprawdę dużym ruchu komunikacyjnym lotniska Muntadas. Takie przypadki jak równoczesne lądowanie na tym samym pasie startowym z dwóch przeciwnych kierunków dużego samolotu komunikacyjnego i małego sportowego, który w konsekwencji przekołowywał na dobiegu pod skrzydłem „przeciwnika", nie należały do rzadkości. Budziło to zrozumiały dreszcz grozy i zupełnie niekłamane zdziwienie, że coś takiego jest w ogóle dopuszczalne.

Drugie, co wywoływało wręcz podziw dla niefrasobliwego optymizmu organizatorów, było to, że wszystkie pokazy odbywały się — i to nisko — nad pasem startowym, z którego startowały i na którym lądowały, jak wspomniałem, samoloty z komunikacyjnymi włącznie. Pas ten miał nie więcej jak 100 m szerokości, a po obu jego stronach, ściśle wzdłuż krawędzi, zalegały tłumy widzów z gośćmi trybuny honorowej włącznie. Gdy w tym ciasnym „mieszania powietrza" przez trzy różne maszyny, ląduje dosłownie pomiędzy nimi, w szpalerze publiczności ogromny zejsowy samolot Pan American Lines — „Boeing-707" — z pasażerami (!).

4. Równocześnie 2 000 m wyżej, z samolotu DC-3 wyskakuje ośmiu spadochroniarzy. W długotrwałym opóźnieniu otwarcia spadochronów spadają, znacząc na niebie grube smugi dymne i otwierają spadochrony około 400—300 m nad ziemią. Bardzo efektowne.
5. Za samolotem Do-27 startuje na holu szybowiec. Po wyczepieniu demonstruje mało urozmaiconą wiązankę akrobacji i bardzo urozmaicone lądowanie: rozpędza szybowiec do samej ziemi, ryzykownie nisko, tuż nad głowami widzów zatacza ciasny krąg i siada z bocznym porywistym wiatrem na pasie betonowym, ze skrzydłem o 1 metr od publiczności (!).
6. Wysokiej klasy pantomima akrobacja pilota A. Arestí na samolocie Bücker „Jungmeister". W locie odwróconym 3—5 m nad ziemią.
7. Bardzo interesujący pokaz dwóch zespołów odrzutowców amerykańskiej VI Floty. Cztery samoloty F8-U „Crusader" imitują lądowania i starty na pokładzie lotniskowca. Lądują po kolei przed trybunami i z krótkiego rozbiegu startują stromo w górę na dopalaczach. Ryk silników jest tak dokuczliwy, że trudno go znieść bez szczelnego zakrycia uszu rękami. Następnie szóstka odrzutowców F3-H „Demon" wykonuje bardzo precyzyjną akrobację grupową przy częstych zmianach nieprawdopodobnie ciasnego szyku. Beczki zespołem od ziemi do wysokości maximum 300 m. W chwili, gdy zespół na 10 metrach nad pasem demonstruje fantastycznie wolny lot na prędkości minimalnej, z przeciwnej strony nadlatuje pojedo lądowania siada okrakiem na kabinie, machając oburącz wiwatującym widzom.
3. Pokaz sprzętu lotniczego produkowanego seryjnie w Hiszpanii. Startują i lądują szereg razy, często równocześnie: mały, zwinny śmigłowiec A-12, odrzutowy myśliwiec SAETA i dwusilnikowy samolot transportowy AZOR. Odrzutowiec demonstruje minimalną prędkość lotu i ciasność kręgu, a wielki AZOR bezpośrednio ze startu wyrywa efektownym zwrotem bojowym. W czasie tego inten-



inż. ZB. BURZYŃSKI



prof. inż. FR. JANIK

OTRZYMALI DYPLOMY MONTGOLFIER'A

dynezy „Demon" i na maksymalnej prędkości przemyka „pod wios" tuż pod zespołem. Potworna, podwójna detonacja przekroczonej bariery dźwięku wstrząsa powietrzem i widzami dokładnie w momencie gdy samoloty się mijają. Duże wrażenie.

8. Efektowny skok spadochronowy francuskiej pary małżeńskiej: Colette Duval i Gil Delamare. Z 2 000 m spadają trzymając się za ręce, na wysokości 600 m odchodzą od siebie i około 300 m nad ziemią równocześnie otwierają spadochrony. Ładnie wykonane i bardzo efektowne, bo cały czas z grubymi warkoczami dymnymi.

9. Piękny pokaz Włochów na 6 odrzutowcach F-84. Startują w szpalerze widzów całym zespołem, w szyku dwóch pelengów po 3 samoloty. Skrzydła „na zakładkę" wydają się dotykać kadłubów. Odległość pomiędzy pelengami nie większa jak pół długości samolotu. Wychodzą w powietrze tak zwartym szykiem, jakby ich ciągnął jeden silnik. Akrobacja całą formacją z kolorowymi dymami — każdy samolot inny kolor smugi. Ewolucje te same, które demonstrował zespół amerykański na „Bemonach", ale wykonane chyba jeszcze bardziej precyzyjnie i w ciaśniejszym szyku. Zakończenie pionową różyczką w górę, po której imponująco dokładne zejście z sześciu różnych kierunków, przecinających wzajemnie tory lotów w jednym punkcie, nisko nad trybunami. Równoczesność spotkania sześciu maszyn w granicach 1 sekundy.

10. Ewolucje akrobatyczne na drabince sznurowej, zawieszonej pod śmigłowcem. Równocześnie nadlatują 3 DC-3 ze spadochroniarzami. Dwa pierwsze wyspuszają desant, trzeci rezygnuje z powodu bardzo silnego, porywistego wiatru — według mojej oceny około 12—15 m/sek. Skoczkowie lądują na krawędzi lotniska, wleczeni po ziemi przez trudne do wygaszenia czasze spadochronów. Kilku ląduje na pobliskim lesie.

11. Akrobacja zespołu 4 amerykańskich F-100 „Super Sabre" — „Skyblazers". Program podobny do poprzednich ewolucji Włochów, wykonywany również w niesłychanie zwartych szykach. Ponieważ latają nisko można dokładnie ocenić, że odległość pomiędzy skrzydłami jednego, a kadłubem drugiego samolotu nie przekracza metra. Zakończenie bravurowo nisko rozsypaną różyczką pionową w dół (!), po której również bardzo precyzyjne zejście w jednym punkcie, tuż nad głowami widzów.

12. Ostatni punkt programu pokazów był prawdziwym koncertem elegancji latania zespołowego. Wykonała go reprezentacyjna dziewiątka 111 dywizjonu angielskiego lotnictwa myśliwskiego na samolotach „Hunter". Ich smukłe, srebrne na szaro pomalowane sylwetki robiły niesamowite wrażenie. Startowali i lądowali całym, ciasno zwartym zespołem trzech pelengów po trzy maszyny. Latali bardzo długo — około 15 minut, ale ich pokaz ani na chwilę nie był monotonny. Zademonstrowali około 30 różnych układów szyku, przeskrzanego przewinięcie w trakcie manewrów akrobacyjnych. Ich lot zaczynały kolorowe smugi dymów, włączanych na czas wykonywania figur akrobacji i wyłączanych w locie przelotowym. Zademonstrowana przez tę dziewiątkę różyczka była majstersztykiem precyzji, dając wielobarwnością dymów wyjątkowo piękne widowisko.

Przeprowadzone na lotnisku Muntadas pokazy lotnicze miały, jak się później okazało, również charakter jakichś zawodów pomiędzy poszczególnymi zespołami. Nie wiem kto sędziował ich ewolucje, ale na wieczornym bankiecie, który oficjalnie kończył zjazd delegatów na 53 Konferencję Generalną FAI, przyznano I miejsce, wraz z odpowiednio okazałym pucharem, zespołowi angielskiemu. Amerykanie zajęli w tej klasyfikacji drugie, a Włosi trzecie miejsce.

Nawiasem mówiąc, ja osobiście przychyliłbym się raczej do gwizdów dezaprobaty, jakie towarzyszyły na sali ogłoszonej decyzji, bo chyba jednak zespół włoski dał pokaz ładniejszy od pokazu zespołu amerykańskiego, chociaż przeprowadzony niewątpliwie skromniejszymi... środkami wyrazu. Widocznie atoli te „środki wyrazu" mają nie ostatnie znaczenie w tego rodzaju.. zawodach sportowych.

Z LEWEJ: Jeden z licznych, ładnych placów Barcelony — Plac Kataloński, miejsce wszystkich uroczystości zbiórek uczestników 53 Konferencji Generalnej FAI.

SIŁY POWIETRZNE JAPONII

STWORZENIE sił powietrznych w Japonii rozpoczęło się 1 czerwca 1954 r. przy czym od czasu wojny koreańskiej zagadnieniu temu udziela się szczególnej uwagi. Ministerstwo Obrony USA uważa wyspy japońskie za jeden z najważniejszych punktów strategicznych na Dalekim Wschodzie, stanowiących bazę wypadową przeciw krajom socjalistycznym i neutralnym.

W skład japońskich sił powietrznych wchodzi pięć skrzydeł myśliwskich, skrzydło lotnictwa transportowego, trzy szkoły lotnicze oraz pododdziały specjalne i obsługi. Siły powietrzne rozporządzają ponad tysiącem samolotów, przy czym 1/3 stanowią samoloty bojowe. Stan osobowy wynosi ponad 30 000 ludzi.

Park samolotowy jest na ogół przestarzały. Na uzbrojeniu jednostek myśliwskich przeważają samoloty amerykańskie F-86 F. Od roku 1958 coraz liczniejsze są samoloty F-86 D, a ostatnio rząd japoński podjął decyzję produkowania samolotów F-104 według licencji amerykańskiej. Produkcji podjęły się dwa czołowe koncerny przemysłowe „Szin — Mitsubiszi Co" i „Kawasaki Co", przy czym koszt jednego samolotu obliczany jest na milion dolarów.

Siły powietrzne Japonii zwiększają się w bardzo szybkim tempie. W najbliższym czasie Japończycy zamierzają doprowadzić swoje siły do dziewięciu eskadr myśliwców F-86 F, dziewięciu eskadr myśliwców F-86 D i dziewięciu eskadr myśliwców naddźwiękowych F-104 (po 25 samolotów w eskadrze), co stanowić będzie łącznie ok. 700 samolotów bojowych. Wydatki wojskowe w 1965 r. będą trzy razy większe niż w r. 1959.

Tak szybki rozwój lotnictwa wymaga szczególnego zwrócenia uwagi na szkolenie personelu latającego.

Samo szkolenie jest oryginalne i dosyć skomplikowane. Kandydatów rekrutuje się spośród absolwentów uniwersytetów i college'ów.

Początkowy okres szkolenia trwa jeden rok i odbywa się w szkole lotniczej w Nara. Następnie uczniowie przechodzą czteromiesięczny kurs języka angielskiego, ponieważ kierowanie lotami nad terytorium Japonii odbywa się w tym języku.

Bezpośrednie szkolenie pilotów rozpoczyna się w pierwszej szkole lotniczej w Odzuki. Składa się ona z dwumiesięcznego szkolenia naziemnego i trzymiesięcznego wstępnego szkolenia powietrznego. Nalot ucznia powinien wynosić 55 godzin, z czego 12 godzin samodzielnie na samolocie szkolnym T-34. Na tym etapie szkolenia odsiew kandydatów dochodzi do 25%.

Absolwenci pierwszej szkoły są kierowani na sześciomiesięczny kurs do drugiej szkoły lotniczej, gdzie doskonalą technikę pilotowania, uczą się lotów według przyrządów i w szyku na samolotach szkolno - treningowych T-6. Równocześnie przechodzą szkolenie nawigatorskie i specjalne. Nalot każdego pilota po ukończeniu tej szkoły wynosi 135 godzin, w tym 6 godzin w nocy.

Część absolwentów tej szkoły zostaje skierowana do lotnictwa transportowego, gdzie w ciągu 6 miesięcy opanowuje loty na samolotach transportowych. Większość przechodzi do trzeciej szkoły lotniczej. W szkole tej po dwumiesięcznym szkoleniu naziemnym przez dalsze cztery miesiące uczniowie opanowują loty na odrzutowych samolotach szkolno-treningowych T-33. Ukończenie tej szkoły daje tytuł pilota samolotów odrzutowych.

Proces szkolenia nie kończy się na tym. Młodzi piloci przechodzą jeszcze szkolenie w jednostkach na samolotach bojowych. Czas szkolenia na samolocie F-86 F wynosi 6 miesięcy, na samolocie F-86 D — 7 miesięcy. Dopiero po zakończeniu tego szkolenia skierowuje się pilota do jednostki bojowej.

Według obliczeń prasy japońskiej wyszkolenie jednego pilota kosztuje olbrzymią sumę 190 milionów jen.

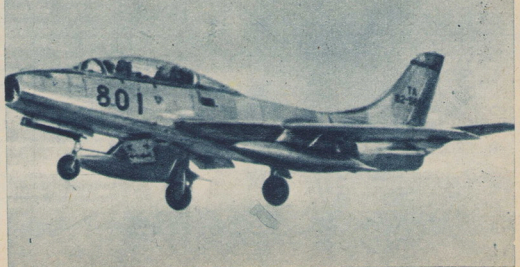
Charakterystyczne dla rozwoju sił zbrojnych Japonii jest wykorzystanie najbardziej militarystycznych elementów cesarskiej Japonii. Obecny dowódca sił powietrznych Japonii, gen. Genda, był jednym z autorów planu napadu wojsk japońskich na Pearl Harbour. Kapitan Cuda był w czasie wojny w szeregach kamikaze. Obecnie pełni on odpowiedzialną rolę „wychowawczą" jako komendant szkoły lotniczej.

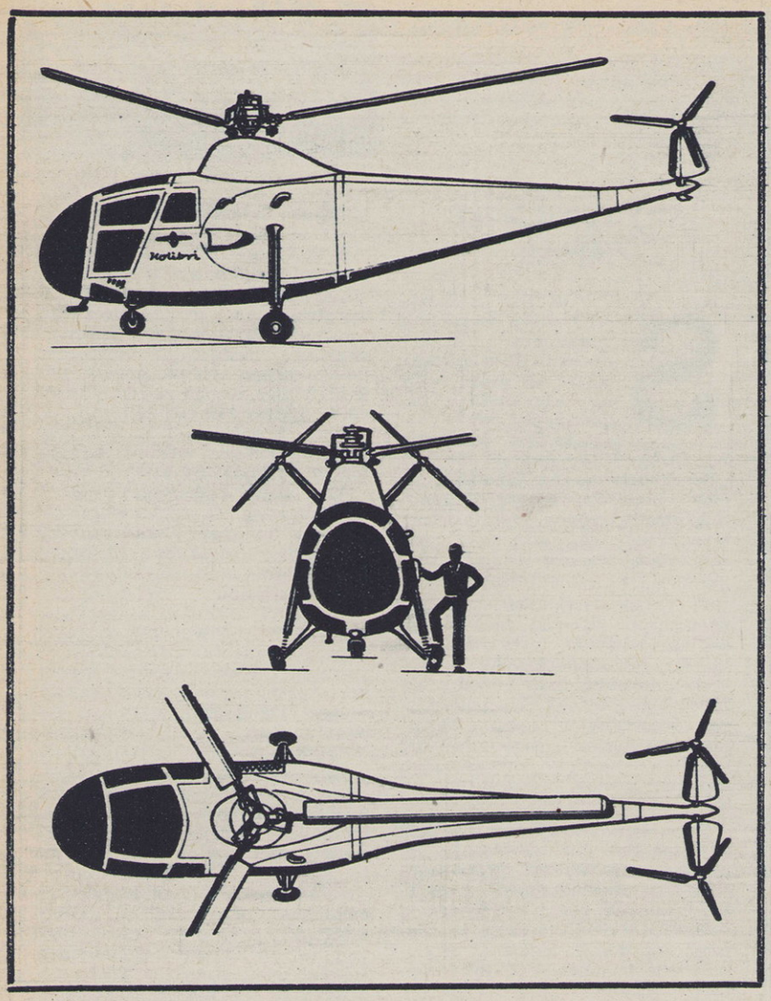
Oprócz lotnictwa sił powietrznych własne lotnictwo mają siły lądowe i morskie. Siły lądowe rozporządzają ponad 200 samolotami i śmigłowcami. Służą one do celów łącznikowych. Siły morskie mają około 200 samolotów i pewną nieznaczną liczbę śmigłowców. Zadaniem ich jest patrolowanie wybrzeży i zwalczanie okrętów podwodnych.

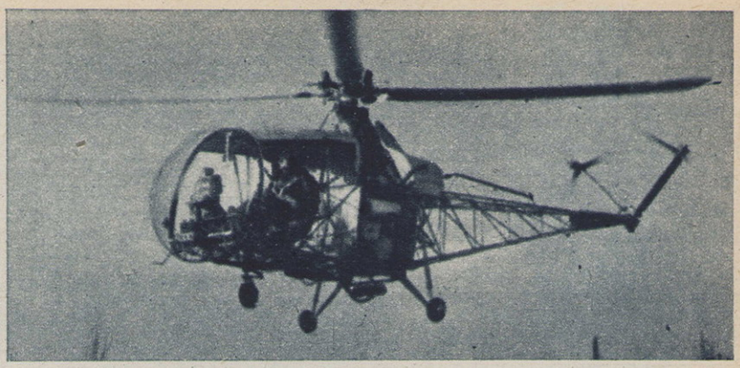
Z analizy rozwoju sił zbrojnych Japonii wynika, że w ciągu najbliższych kilku lat może się ona stać poważnym czynnikiem zagrożenia na Dalekim Wschodzie. Jednak nie uwzględniono tu neutralistycznych nastrojów społeczeństwa japońskiego, co w znacznym stopniu krzyżuje plany militarystyczne.

ZETER

Dwumiejscowy odrzutowiec treningowy Fuji T1F2 z silnikiem Bristol „Orpheus".







BORGWARD – FOCKE „KOLIBRI–1" ● NRF

NAZWISKO prof. E. H. Focke znane jest z lat przedwojennych, on to bowiem był konstruktorem jednego z pierwszych na świecie użytkowych śmigłowców, FW-61 (dwuwirnikowy, o układzie poprzecznym). Już po wojnie prof. Focke skonstruował w Brazylii niewielki śmigłowiec „Beija Flor" (opisywany w „SP"). Obecnie trwają próby nowego śmigłowca „Kolibri", zbudowanego w NRF w zakładach samochodowych Borgward, które zajmowały się budową śmigłowców również w czasie wojny. Oblatywanie prototypu, które odbyło się 8.VII.1958 r. przeprowadzał pilot Edward Rohl, który w 1937 r. pobił na FW-61 szereg światowych rekordów.

„Kolibri" jest 3-miejscowym i jednosilnikowym śmigłowcem wielocelowym o układzie jednowirnikowym, odznaczającym się uproszczoną konstrukcją i jakoby dużą ekonomią. Wirnik trójłopatowy z prostokątnymi łopatami zawieszonymi przegubowo. Konstrukcja łopat mieszana; dźwigary z rur stalowych i pokrycie sklejkowe klejone do szkieletu. Oryginalnie rozwiązany układ ustateczniający składa się z dwóch śmigieł ogonowych ustawionych symetrycznie, o osiach pochylonych. Śmigła ustawione są na końcach wąskich przestawialnych stateczników, tworzących literę „V".

W części kadłuba pod wirnikiem mieści się bogato oszklona kabina (dwa miejsca obok siebie, trzecie z tyłu). Przednia szyba wykonana z jednego arkusza plexi, w postaci jajowatej czaszy. Tylna część kadłuba (belka ogonowa) konstrukcji kratownicowej, kryta płótnem (w prototypie bez pokrycia).

Podwozie stałe trójkołowe. Silnik Lycoming VO-435-A1P (260 KM) o pionowym wale napędza wirnik za przewodnictwem przekładni zębatej 1:10. Wlot powietrza chłodzącego z prawej strony kadłuba. (JS)

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:		Ciężary:	
		Ciężar własny	— 830 kG
		Ciężar użyteczny	— 246 kG
Średnica wirnika głównego	— 9,40 m	Ciężar całkowity	— 1 200 kG
		Osiągi:	
Długość kadłuba	— 8,30 m	Prędkość max.	— 160 km/h
Długość całkowita	— 8,80 m	Prędkość przelotowa	— 140 km/h
		Pułap zawisu (bez wpływu ziemi)	— 4 000 m
Wysokość	— 3,05 m		

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

FES–530 „LEHRMEISTER" ● NRD

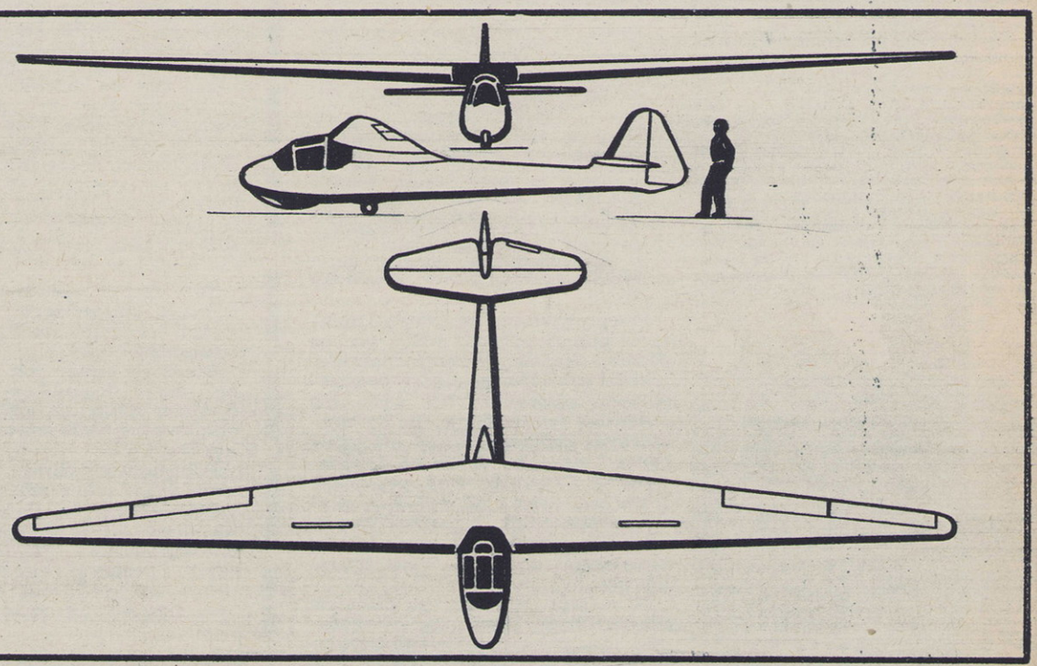
ZNANY niemiecki dwumiejscowy szybowiec treningowy FES-530 „Lehrmeister" jest obecnie produkowany seryjnie w zakładach VEB w Lommatsch. W produkcji są dwie wersje tego popularnego szybowca, różniące się rozpiętością skrzydeł: FES-530/I „Lehrmeister-I" o rozpiętości 17 m i FES-530/II „Lehrmeister-II" z płatem 15 m. Seryjny „Lehrmeister" jest wolnonośnym górnopłatem konstrukcji drewnianej, używanym do szkolenia podstawowego i treningu dla zaawansowanych pilotów aż do akrobacji włącznie. Jest on dopuszczony do lotów bez widoczności i lotów chmurowych.

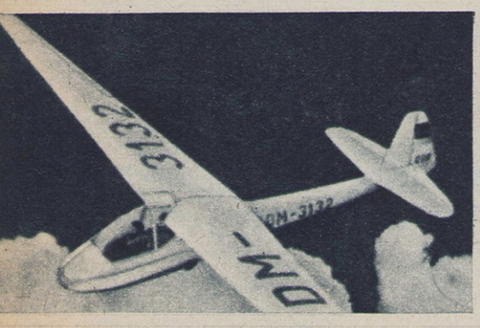
Płat dwudzielny o obrysie trapezowym z zaokrąglonymi końcami wyposażony jest w dzielone lotki oraz w klapy i hamulce aerodynamiczne. Konstrukcja jednodźwigarowo-kesonowa; kesen noskowy ma pokrycie sklejkowe. Tylna część skrzydła kryta jest płótnem. Połączenie z kadłubem trzypunktowe, łatwo rozłączalne.

Kadłub o przekroju owalnym konstrukcji skorupowej z pokryciem ze sklejki i częściowo z laminatów szklanych. Kabina z dwoma miejscami w tandem wchodzi częściowo w płat, którego część przy kadłubie jest oszklona. Osłona kabiny otwiera się na bok. Dwuster.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie poziome osadzone nad kadłubem i wysunięte nieco do przodu. Ster wysokości wyposażony jest w klapkę wyważającą.

Podwozie składa się ze stałego amortyzowanego koła za środkiem ciężkości oraz z płóz przedniej i tylnej. (JS)





DANE TECHNICZNE

	FES (530/I)	(FES 530/II)			
	Wymiary:		Obciąż. pow.	— 17,9—25,3	(18,4—26,2) kG/m²
Rozpiętość	— 17,00	(15,00) m	Współcz. przec.	— 8	(8)
Długość	— 7,95	(7,95) m			
Wysokość	— 2,12	(2,12) m		Osiągi:	
Pow. nośna	— 19,00	(17,93) m²			
Wydłużenie	— 15,2	(12,56)	Doskon. max.	— 26	(23)
			— przy prędk.	— 78	(83) km/h
	Ciężary:		Min. prędkość opad.	— 0,8	(0,95) m/sek
Ciężar własny	— 280	(270) kG	— przy prędk.	— 74	(72,5) km/h
Ładunek	— 60—200	(60—200) kG	Prędk. dopuszcz.	— 200	(200) km/h
Ciężar całk.	— 340—450	(330—470) kG	Max. prędk. hol.	— 130	(130) km/h

Samolot amatorski A. Gabriela.

SAMOLOT A. GABRIELA

BARDZO dramatyczne były losy samolotu Antoniego Gabriela, mieszkańca wsi Mnichowice pod Kępnem. Marząc od najmłodszych lat o lataniu, A. Gabriel starał się po powołaniu do służby wojskowej otrzymać przydział do jednostki lotniczej. Otrzymawszy przydział do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu, ukończył kurs mechaników. Przeniesiony do eskadry liniowej jako mechanik, miał możność latania i poznania zasadniczych podstaw pilotażu. Po ukończeniu służby wojskowej Gabriel powrócił na wieś z postanowieniem zbudowania samolotu. Po dobraniu sobie odpowiedniego pomocnika przystąpił do budowy samolotu według własnego projektu.

Był to grzbietopłat wsparty dwoma zastrzałami z każdej strony. Kadłub kratownicowy, o przekroju prostokątnym. Całość kryta płótnem. Samolot ten był wyposażony w mocno zużyty silnik Anzani o mocy 45 KM, kupiony okazyjnie. Znamienne jest, że śmigło zostało do niego również wykonane własnoręcznie. Rzeczą oczywistą było, że samolot zbudowany z przypadkowych materiałów nie odpowiadał niezbędnym warunkom dopuszczającym maszynę do lotów.

Jesienią 1936 roku. A. Gabriel odbył jednak samodzielny lot, który trwał kilkanaście minut. Przy lądowaniu zostało uszkodzone podwozie. Samolot ten nie został dopuszczony do dalszych lotów.

SAMOLOT PWS-1 bis

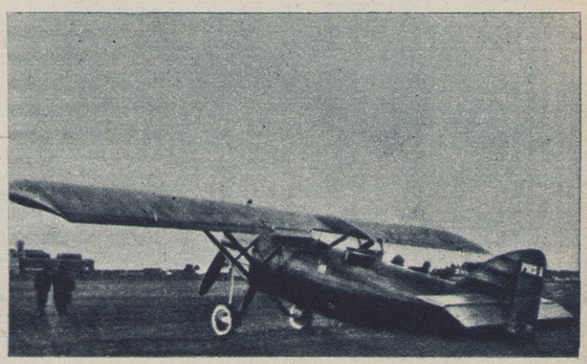
SAMOLOT liniowy (lub dwumiejscowy myśliwski) PWS — 1 bis był dalszą wersją samolotu o tym samym przeznaczeniu, PWS - 1, który został oblatany w Białej Podlaskiej w dniu 25 kwietnia 1927 r. Samolot PWS - 1 bis przeszedł wszystkie loty homologacyjne w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa, wykazując jeszcze lepsze własności aniżeli PWS - 1. Do produkcji seryjnej tego samolotu jednak nie doszło.

PWS - 1 bis wyposażony był również w silnik francuski Lorraine - Dietrich o mocy 400 KM. Zasadniczą różnicą charakterystyczną dla PWS - 1 bis był płat o cieńszym profilu, z zaokrąglonymi krańcami oraz inny obrys i większa powierzchnia usterzenia pionowego. Usterzenie poziome w tej wersji posiadało odciążony ster wysokości.

Załączone dla porównania zdjęcia przedstawiają obie wersje, z widocznymi różnicami. Samolot PWS-1 omówiony był w „SP" Nr 7/1956 r.

(zdjęcia ze zbiorów autora i J. B. Cynka)

FELIKS PAWŁOWICZ



Samolot liniowy PWS-1.

Samolot liniowy PWS-1 bis

SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY RWD-8

(Zdjęcia uzupełniające)

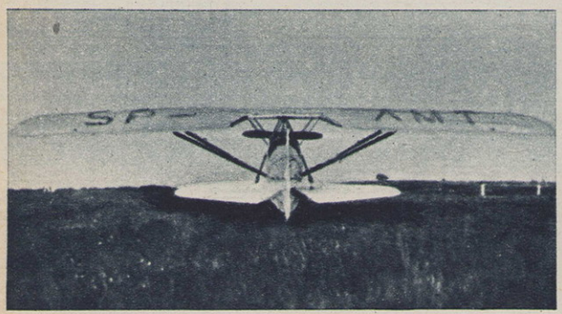


Foto: JAN WODZICKI

Foto: Ze zbiorów FELIKSA PAWŁOWICZA

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

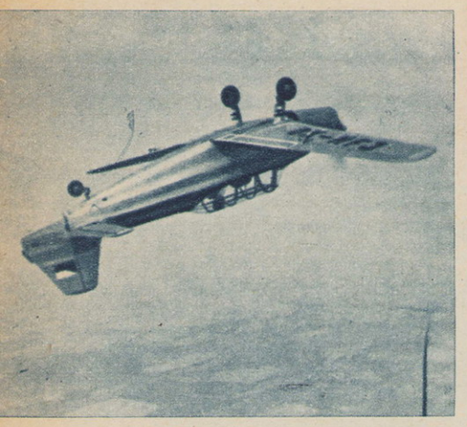
Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 10.XI. 1960 R.

Zam. 7448/C C-56

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



LECI MISTRZ ŚWIATA

Jak już donosiliśmy na łamach „Skrzydlatej", zwycięzcą Mistrzostw Świata w Akrobacji Samolotowej, jakie odbyły się w Bratysławie (CSRS), był pilot czechosłowacki Ladislav Bezak. Na zdjęciu z lewej widzimy mistrza Bezaka w locie odwróconym na samolocie Z-226 „Trener".

Foto: Pragopress

„Leningradzkie niebo"

Jednym z najpiękniejszych radzieckich filmów lotniczych jest „Leningradzkie niebo", nakręcony w wytwórni Lenfilm. Film ten, mówiący o bohaterskiej walce lotników radzieckich w obronie Leningradu, zyskał sobie wielkie uznanie na międzynarodowym festiwalu filmowym w Wenecji. Na zdjęciu — jedna ze scen filmu.

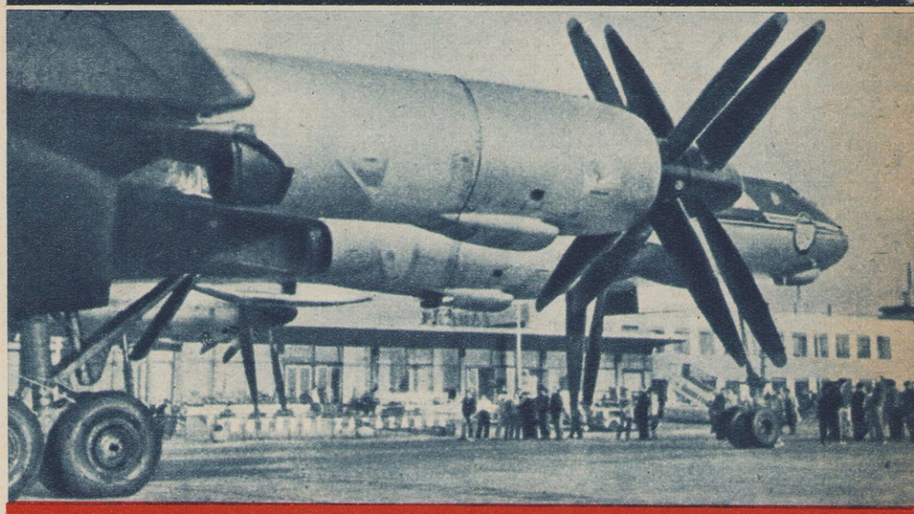
Foto: „Ali nuove"

Śmigłowiec Ka-18 w akcji

Niedawno ukazał się w „Skrzydlatej" artykuł o pracy sławnego radzieckiego konstruktora śmigłowców N. Kamowa. Jednym z jego śmigłowców jest Ka-18, używany coraz szerzej do prac gospodarczych w ZSRR. Po lewej — zamieszczamy zdjęcie Ka-18 w locie patrolowym nad terenem zakładania rurociągu.

Foto: „Graždanskaja Awiacja"

Tu-114 z wizytą w Pradze



Każde pojawienie się na jakimkolwiek lotnisku największego pasażerskiego samolotu świata Tu-114 wzbudza zrozumiałą sensację. Tak też było i na praskim lotnisku Ruzyne z chwilą przylotu tego radzieckiego olbrzyma. Na zdjęciu: Widok na prawy zewnętrzny silnik turbośmigłowy Tu-114.

Foto: „Kridla vlasti"

„HERMES" PRZESMAROWAŁ

Pilot tego samolotu tłumaczy się, że w czasie dobiegu odmówiły posłuszeństwa hamulce i dlatego maszyna przekołowała całą długość pasa, wpadając wreszcie na pobliski tor kolejowy. Co dziwniejsze, że dyrektor przedsiębiorstwa „Falcon Airways" twierdzi, iż tak nie było.

Foto: „The Illustrated London News"

ZNACZEK WĘGIERSKI

Piękną serię z okazji Dnia Lotnika wydała w 1954 r. poczta węgierska. Znaczki te, w dużym formacie, przedstawiają szereg motywów związanych z lotnictwem. Poniżej reprodukujemy znaczek za 1,20 forinta, na którym pokazano dwupłatowiec sportowy.

Bez słów

Specjalny samolot do przechwytywania zasobników rakiet kosmicznych.